

256822

DEPT. OF TRANSPORTATION
DOCKETS

BESİKTAS

2003 OCT 14 P 2:20

Messrs, Docket Management Facility
USCG-2003-14273 U.S.A
Department Of Transportation, Room PL-401,
400 Seventh Street SW.
Washington DC 20590-001

10th October, 2003

USCG-2003-14273-9

Dear Sirs,

Subject : Mandatory Ballast Water Management Program for U.S.Waters

Please find enclosed full set of "Ballast Water Management" file for our MT "Besiktas"
IMO No:9219056.

Our comment for "Mandatory Ballast Water Management Program for U.S.Waters" is as
follows;

We have no further comments on the assessment and no objection to the proposed
rules. We do believe it is essential for Environmental Protection for U.S.A.

Sincerely,

Tevfik SÜZER
Technical Manager

BESİKTAS TANKERCİLİK TAŞIMACILIK PETROL ÜRÜNLERİ SAN. TİC. A.Ş.

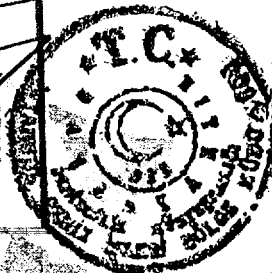
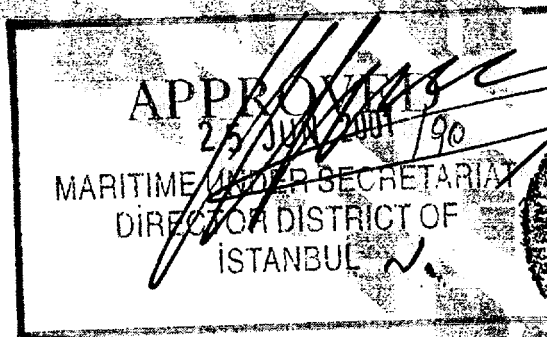


Piyale Paşa Bulvarı Memorial Center A Blok Kat: 15 80270 Okmeydanı / İstanbul - Turkey
Tel: +90 (212) 210 99 10 (Phx) Fax: +90 (212) 210 99 20 E-mail: besiktas@turk.net Tlx: 26600 / 26601



BALLAST
WATER
MANAGEMENT

M/T BEŞİKTAŞ
IMO no:9219056



NRD 26/06

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 1 of 20

CAUTION

The function of the Ballast Water Management Plan is to assist in complying with quarantine measures intended to minimise the risk of transplanting harmful aquatic organisms and pathogens from ship's ballast water and associated sediments, while maintaining ship safety.

As part of this function the plan will provide information to quarantine officers who wish to learn about a ship's ballast handling system, or to confirm that ballast management has been effectively planned.

The plan should not be used or regarded as a guide to ballasting. Training and shipboard operational practices should already be well established.

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 2 of 20

CONTENTS

Section

Page

PART A Ship and operating company guidance

1. Ship particulars
2. Explanation of need for ballast water management, and need for reporting to port states
3. Ballast water arrangements
4. Safety considerations
5. Procedures for managing ballast water
6. Ballast water sampling points
7. Crew training and familiarisation
8. Duties of appointed ballast water management officer
9. Ballast water reporting form and handling log

PART B National and international guidance

10. IMO Assembly Resolution A.868(20), Appendix 2

PART C Drawings

Capacity Plan
General Arrangement
Piping Diagram

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 3 of 20

SECTION 1

SHIP PARTICULARS

SHIP'S NAME: M/T BEŞİKTAŞ

SHIP TYPE: PRODUCT TANKER

PORT OF REGISTRY: ISTANBUL

OWNER: BEŞİKTAŞ DENİZCİLİK VE TAŞIMACILIK SANAYİ VE TİCARET A.Ş.

INTERNATIONAL CALL SIGN: TCBS

FLAG: TURKISH

GROSS TONNAGE: 82250

IMO NUMBER: 9219056

DIMENSIONS: LOA: 274.18 m BREADTH: 50 m DEPTH: 23.10 m

TOTAL WATER BALLAST CAPACITY: 57455.7 CUB. METERS / 58892.09 MT

TOTAL NUMBER OF SEGREGATED BALLAST TANKS ON BOARD: 14

UNITS USED FOR BALLAST MEASUREMENT: CUBIC METERS

LIST OF WATER BALLAST TANKS, AND CAPACITY OF EACH:

BAŞ PEAK TANKI: 2524.2 M3 / 2587.30 MT

NO: 1 W.B.T. (P/S): 8343 M3 / 8551.57 MT

NO: 2 W.B.T. (P/S): 8829.4 M3 / 9050.13 MT

NO: 3 W.B.T. (P/S):: 8899.6 M3 / 9122.09 MT

NO: 4 W.B.T. (P/S): 8899.6 M3 / 9122.09 MT

NO: 5 W.B.T. (P/S): 8848.8 M3 / 9070.02 MT

NO: 6 W.B.T. (P/S): 9800 M3 / 10045 MT

AFT PEAK TANK: 1311.1 M3 / 1343.87 MT

APPOINTED BALLAST WATER MANAGEMENT OFFICER: CHIEF OFFICER

This plan should be kept available for inspection on request by a port state control officer or by a port state quarantine officer.

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 4 of 20

SECTION 2

EXPLANATION OF THE NEED FOR BALLAST WATER MANAGEMENT, AND THE NEED FOR REPORTING TO PORT STATES

Introduction

Studies carried out in several countries have shown that many species of bacteria, plants and animals can survive in a viable form in the ballast water and sediment carried in ships, even after journeys of several weeks duration. Subsequent discharge of ballast water or sediment into the waters of port states may result in the establishment of colonies of harmful species and pathogens which can seriously upset the existing ecological balance. Although other methods have been identified by which organisms are transferred between geographically separated sea areas, ballast water discharge from ships appears to have been prominent among those identified.

The potential for ballast water discharge to cause harm has been recognised not only by the International Maritime Organization (IMO), but also by the World Health Organization which is concerned about the role of ballast water as a medium for the spreading of epidemic disease bacteria.

Requirements

Some states have established controls on the discharge of ships' ballast water that will minimise the potential for colonisation of their rivers and estuaries by non-native species. The preferred option is mid-ocean ballast water exchange prior to arrival. Accordingly, the countries most concerned have promulgated advice to ships for ballast management, together with a request for their co-operation in applying the techniques voluntarily. Standard procedures have been developed that will be accepted by quarantine authorities as achieving the level of acceptability desired by the port state.

Conflict with safety

Unless applied carefully some of the measures being urged for ballast management can affect a ship's safety, either by creating forces within the hull that are greater than the design parameters, or by compromising the stability of the ship. It is because of concern about this that the IMO became involved in what would otherwise be a purely quarantine matter. It has been recognised by governments and the shipping industry that individual countries' needs should be harmonised with the greater need to ensure the safety of ships, their crews and passengers.

IMO recommends that each ship should be provided with a Ballast Water Management Plan, detailing the way that the ship can comply with any measures demanded by a port state. Once it has been established that the management of ballast is necessary to meet the quarantine requirements of a port state, preparation for it should be treated with the same seriousness as preparation of a cargo plan.

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 5 of 20

All concerned with the operation and safe passage of the ship can thereby be assured that they are both protecting the marine environment and ensuring the safety of the ship and crew.

Summary of records required

To be able to demonstrate at the arrival port that the correct measures have been completed, it will be necessary to maintain a full and accurate ballast log. A suitable outline for such a log is provided in Section 9. Even if a ship is not trading in an area where ballast water information is required, it may later prove worthwhile to have a history of what water has been carried.

REPORTING TO PORT STATES

Several countries have become aware of the potential, through discharge of ships' ballast water, for the transfer into their coastal areas of what are found to be harmful aquatic organisms. Governments have recognised that, before devising mandatory controls on ships, it is necessary to know the scale of what has, until very recently, been an unrecorded procedure.

Concerned countries have therefore introduced a requirement which, though often differing in detail, generally calls for ships to report in advance, to the national monitoring authority, how much ballast water will be on board on arrival, where it was taken on board, and whether a ballast management procedure has been followed. In most cases it is mandatory to make the report, even though the actual ballast exchange in mid-ocean (or other management procedure) remains voluntary.

To assist in this regard, wherever possible the plan contains the format of the relevant national reporting forms.

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 6 of 20

SECTION 3

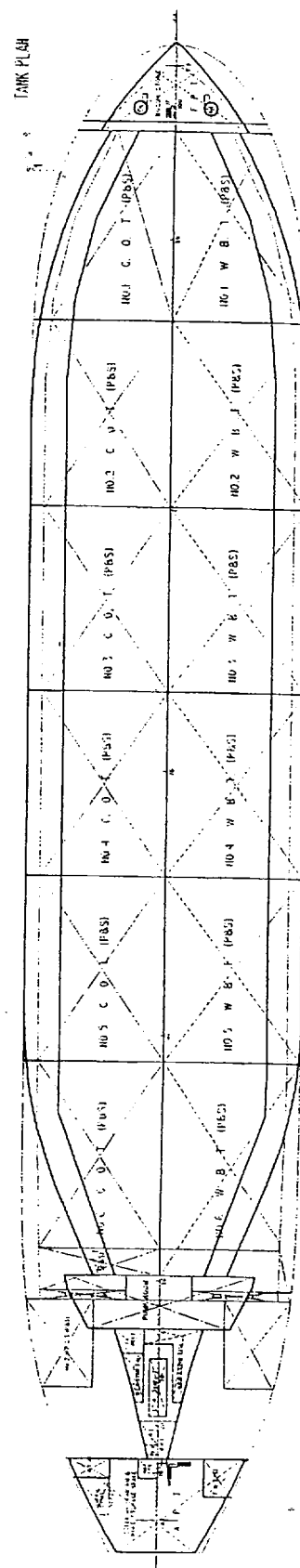
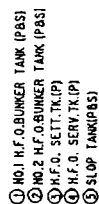
BALLAST WATER ARRANGEMENTS

Tank arrangement, and tank capacities

Tank	Kapasite (m3/mt)	Kullanılabilir pompa
BAŞ PEAK TANKI:	2524.2 M3 / 2587.30 MT	B.P./EDUCTOR
NO: 1 W.B.T. (P/S):	8343 M3 / 8551.57 MT	B.P./EDUCTOR
NO: 2 W.B.T. (P/S):	8829.4 M3 / 9050.13 MT	B.P./EDUCTOR
NO: 3 W.B.T. (P/S):	8899.6 M3 / 9122.09 MT	G.S./Yangın pompası
NO: 4 W.B.T. (P/S):	8899.6 M3 / 9122.09 MT	
NO: 5 W.B.T. (P/S):	8848.8 M3 / 9070.02 MT	
NO: 6 W.B.T. (P/S):	9800 M3 / 10045 MT	
AFT PEAK TANK:	1311.1 M3 / 1343.87 MT	
TOPLAM:	57455.7 M3/58892.07MT	

Pompa	ÇALIŞMA KAPASİTESİ
NO 1 BALAST Pompası	2000 CUB.M./HX30M
NO 2 BALAST Pompası	2000 CUB.M./HX30M
GENEL SERVİS	210 CUB.M./HX10M
YANGIN POMPASI	250 CUB.M./HX30M
BALAST EDAKTÖRÜ	200 CUB.M./HX25M

Please look pumping plan for more detail of pipes and pumps.



BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 8 of 20

SECTION 4

SAFETY CONSIDERATIONS

The IMO Guidelines (which are reproduced in [Section 10] of this plan) include Guidance on Safety Aspects of Ballast Water Exchange at Sea. The safety points outlined below are intended to emphasise that the consequences of an inadvertent error at sea can be more significant than the same error made in port. Ballast water exchange at sea is a comparatively new development, and a sense of familiarity with the mechanics of ballasting should not be allowed to induce complacency in this new procedure.

Conditions in which ballast water exchange at sea is not to be undertaken

- 1-Avoidance of over and under pressurisation herein full
- 2-Free surface effects on stability, and sloshing loads in tanks that may be slack at any one time.
- 3-Admissible weather conditions.
- 4-Weather routing in areas seasonally affected by cyclones, typhoons, hurricanes, or heavy icing conditions.
- 5-Maintenance of adequate intact stability in accordance with an approved trim and stability booklet.
- 6-Permissible seagoing strength limits of shear forces and bending moments in accordance with and approved loading manual.
- 7-Torsional forces, where revelant.
- 8-Minimum, maximum forward and aft draughts.
- 9-Wave induced hull vibration
- 10-Documented records of ballasting and/or deballasting.
- 11-Contingency procedures for situations which may affect the ballast water exchange at sea , including deteriorating weather conditions, pump failure, loss of power, etc.
- 12-Time to complete the ballast water exchange or an apporiate sequence thereof, taking into account that the ballast water may represent 50 % of the total cargo capacity for some ships.
- 13-Monitoring and controlling the amount of ballast water.

PS:For more information see IMO Res A.868(20) Appendix 2 in section 10

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 9 of 20

SECTION 5

PROCEDURES FOR MANAGING BALLAST WATER

A ballast handling plan for a ballast voyage should be prepared in advance, in a similar manner to the preparation of a cargo plan for a loaded voyage, and with the same degree of thoroughness. This pre-planning is necessary in order to maintain safety in case compliance with ballast exchange or other ballast water treatment or control options is required.

The safety information in Section 4 should be taken into account when preparing the voyage plan.

This section gives guidance on ballast handling procedures to be followed at sea.

INFORMING SHORE MANAGEMENT

Owner may wish to establish an arrangement whereby the ship will report to a shore manager when ballast water exchange procedures begin, and when they are complete, so that the shore management is aware that the procedure is being undertaken.

SEDIMENT REMOVAL OR REDUCTION

Where practical, cleaning of the ballast tanks to remove sediments should be undertaken. Flushing by using water movement within a tank to bring sediment into suspension will only remove a part of the mud, depending on the configuration of the individual tank and its piping arrangement. Removal may be more appropriate on a routine basis during scheduled drydockings.

Sediment removal may be useful procedure on some occasions such as when a ship changes its trading area.

A record of flushing and sediment removal would be helpful. It may be therefore be appropriate to include some narrative pages in the Ballast Water handling log, an example format of which is provided in section 9.

RETENTION OF BALLAST ON BOARD

This option would normally only be considered for ship that undertaken ballast operation simply for controlling list and trim during cargo operations. When it is used, a plan for internal ballast water control should be developed that will minimise discharge of ballast water.

WATER TREATMENT

Although water treatment methods are being investigated, including heat treatment, exposure to ultra violet light, filtering and chemical treatment, none, as yet seems to be practical or cost effective for general use by cargo ships and tankers. Except for sophisticated systems on some passenger ships, to date no quarantine authority has approved any.

EXCHANGE AT SEA

There are two methods of carrying out ballast water exchange at sea. The sequential method, in which ballast tanks are pumped out and then refilled with water, and the flow-trough

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 10 of 20

method, in which ballast tanks are overfilled by pumping in additional water to dilute the original water.

Sequential Method

The following table describes a safe sequence for the exchange of ballast water using the empty-then-refill procedure, known as the sequential method. The process requires the removal of very large weights from the ship in a dynamic situation, and then their replacement. This is a new procedure, and a sense of familiarity with the mechanics of ballasting in port should not be allowed to induce complacency.

The table indicates the status of the ballast water in every tank at the start of each step, and indicates an assumed weight of fuel and domestic drinking water [aft of the engine room bulkhead], estimated draughts, bending moments and shear forces. The action to be taken and tanks involved in each step are then specified.

It will be noted that the original condition is restored after each pair of steps. A positive decision should be made at that time, taking account of the ship's position, weather forecast, machinery performance and degree of crew fatigue, before proceeding to the next pair of steps. If any factors are considered unfavourable the ballast exchange should be suspended or halted.

Heeling effects due to asymmetrical emptying or filling have been taken into account so that all steps represent upright conditions. Actual operations must be managed so that lists do not develop during pumping.


The steps in the table meet trim and draught requirements of propeller and rudder immersion, to avoid any possibility of slamming while changing ballast, and to maintain the bridge visibility within tolerable limits.

It is as important to avoid under pressure in a tank due to emptying, as it is to avoid overpressure when filling. The consequences of bulkhead damage, or even tank collapse, at sea will be even more significant than in port.

Each step has been checked for conformity with strength and stress limitations. Checks have been made that the minimum intact stability requirements of the ship are met at every stage, and that the allowable limits for bending and twisting moments are not exceeded. Each step is therefore safe for the ship at sea in fair weather. The figure given under bending moments is the percentage of the maximum allowable at the end of each step, before commencing the next step.

M/T Besiktas

BALLAST TANKS																	Bunk	P	Estimated		Forces	
FP	NO 1WBT		NO 2WBT		NO 3WBT		NO 4WBT		NO 5WBT		NO 6WBT					AP	Fo/Do	Imm	Drafts		BM	SF
C	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	FW		Frw	Aft	%	%
E	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	S	S					2500	114.7	6.15	9.84	64	49
1. Step (No 1P WBT/ No 6 S WBT pumping out at the same time)																						
E	D	F	F	F	F	F	F	F	F	F	S	D					2500	100.5	5.45	8.66	58	47
2. Step (No 1P WBT/ No 6 S WBT refilling at the same time)																						
E	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	S	S					2500	114.7	6.15	9.84	64	49
3. Step (No 1S WBT/ No 6 P WBT pumping out at the same time)																						
E	F	D	F	F	F	F	F	F	F	F	D	S					2500	100.5	5.45	8.66	58	47
4. Step (No 1S WBT/ No 6 P WBT refilling at the same time)																						
E	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	S	S					2500	114.7	6.15	9.84	64	49
5. Step (No 2P WBT AND NO 4S WBT pumping out at same time)																						
E	F	F	D	F	F	F	F	D	F	F	S	S					2500	113.6	4.70	9.78	84	51
6. Step (No 2P WBT and NO 4S WBT refilling at same time)																						
E	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	S	S					2500	114.7	6.15	9.84	64	49
7. Step (No 2S WBT AND No 4P WBT pumping out)																						
E	F	F	F	D	F	F	D	F	F	F	S	S					2500	113.6	4.70	9.78	84	51
8. Step (No 2S WBT AND No 4P WBT refilling at same time)																						
E	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	S	S					2500	114.7	6.15	9.84	64	49
9. Step (No 3P WBT AND NO5 SWBT pumping out)																						
E	F	F	F	F	D	F	F	F	F	D	S	S					2500	96.2	5.72	8.29	84	58
10. Step (No 3P WBT AND NO5S WBT refilling at same time)																						
E	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	S	S					2500	108.9	6.34	9.34	61	49
11. Step (No 3S WBT AND NO5 P WBT pumping out)																						
E	F	F	F	F	F	D	F	F	D	F	S	S					2500	96.2	5.72	8.29	84	58
12. Step (No 3SWBT AND NO5 PWBT refilling at same time)																						
E	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	S	S					2500	108.9	6.34	9.34	61	49

F Full Tank  Slack Tank E Empty Tank D Discharge tank

NOTES:

1. All conditions are inside of the safety limit for bending moment shearing force
2. Ballast change operation has been completed totally 36 hours
3. All dimensions are metric system
4. F Full tank, S Slack tank, E Empty tank, D Discharge tank, BM Bending moment, SF Shearing force

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 12 of 20

Flow-through Method

The flow-through method has the advantage that it can be used in weather conditions which would be marginal for use of the sequential method, since there is little change to the condition of the ship. However, the flow-through method introduces certain other risks and problems which must be considered before using this procedure. Refer also to [Section 4], "Safety Considerations".

Safety issues related to the Flow-through Method

The parameters used when the ship is designed always take account of storm conditions and the water on deck which results. Therefore, even at maximum pumping rates, any accumulation of water on deck will be insufficient to affect stability.

Research has established that it is necessary to pump in three times the volume of the tank to achieve a 95% change of water. For the record, pumping in only once the volume of the tank produces a 63% exchange, twice the volume produces 86% exchange, while four times the volume produces a 98% water exchange.

The following table shows the time needed for the required amount of water to be pumped into each ballast tank to achieve the desired percentage change of water, and the pumps to be used.

After each step, a positive decision should be made, taking account of the ship's position, weather forecast, machinery performance and degree of crew fatigue, before proceeding to the next step. If any factors are considered unfavourable the ballast exchange should be suspended or halted.

Step	Tank	Capacity Cubic. M.	Pumps	Time for 3 Exchanges
1	FPT	1327.47	B.W.P	7 Hours
2	NO:3 WBP	2434.1	B.W.P	12 Hours
2	NO:3 WBS	2434.1	B.W.P	12 Hours
2	APT	372.5	G.S.	2 Hours

It takes 33 hours with pump and 33 hours with one pump without losing time

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 13 of 20

SECTION 6

BALLAST WATER SAMPLING POINTS

There is unlikely to be any need for crewmembers to take samples except at the express request, and under the supervision, of a quarantine officer.

The lists or diagrams below indicate sampling and access points in pipelines and tanks, so that crewmembers can quickly assist quarantine officers who wish to obtain samples.

Quarantine officers must be advised of all safety procedures to be observed when entering enclosed spaces.

Pumping and sounding plans will be ready if quarantine officer request to inspection of this plan.

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 14 of 20

SECTION 7

CREW TRAINING AND FAMILIARISATION

Appropriate member of crew must be aware of what is expected of them and why . If crew members understand the reasons for the exchange or treatment of ballast water and associated sediments, they are more likely to ensure that is carried out effectively and efficiently.

Bearing in mind the purpose of this plan, as explained earlier, it may be sufficient here to provide an indication of where to search for relevant material. If further reading is available on board, it will be appropriate to refer to it here.

Crew members must be lectured in the following topics by Chief Officer:

- The reason for exchange of ballast at sea.
- The two main methods of exchange , flow trough and sequential, and the related safety consideration.
- The means of carrying of ballast management on board.
- The reason why other methods of ballast water management should not be used on board.
- The location of sampling point.
- The methods of sediment removal to be employed, and how frequently it should be carried out, or an explanation of why it is inappropriate.

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 15 of 20

SECTION 8

DUTIES OF APPOINTED BALLAST WATER MANAGEMENT OFFICER

Appointed Ballast Water Management Officer [DESIGNATION OR RANK OF OFFICER]

Duties of the appointed officer in charge of ballast water management

1. Ensure that the ballast water treatment or exchange follows procedures in the ballast water management plan.
2. [Inform the owner or operator by an agreed procedure when commencing ballast water exchange and when it is completed.]
3. Prepare the ballast water declaration form prior to arrival in port.
4. Be available to assist the port state control or quarantine officers for any sampling that may need to be undertaken.
5. Maintain the ballast water handling log.
6. As appropriate.

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 16 of 20

SECTION 9

BALLAST WATER REPORTING FORM AND HANDLING LOG

1. Format for ballast water reporting form

Guidelines for completing the ballast water reporting form

This form is an example developed in IMO, to serve as a guide for use when reporting to a national authority that requests information in advance. To avoid misunderstandings, some guidance for completing it follow on the page opposite. It should be noted that question 3, "Total number of tanks on board" refers only to the total number of segregated ballast tanks. Care should be taken before using this general form, that the country being approached does not have its own form for use when reporting.

2. Format for ballast water handling log

Record of loading and discharging ballast

Narrative pages for recording unusual events

These two forms have been created as a guide for recording the sort of information often requested by quarantine officers who wish to learn about the source of the ballast water on board.

Even if a ship is not currently trading in an area where ballast water information is required to be reported, it may later prove worthwhile to have a history of what water has been carried.

GUIDELINES FOR COMPLETING THE BALLAST WATER REPORTING FORM

SECTION 1

SHIP INFORMATION

Ship's Name: Print the name of the ship.

Owner: The registered owners or operators of the ship.

Flag: Country of the port of registry.

Last Port and Country: Last port and country at which the ship called before arrival in the current port - no abbreviations, please.

Next Port and Country: Next port and country at which the ship will call, upon departure from the current port - no abbreviations, please.

Type: List specific ship type, write out or use the following abbreviations:

bulk(bc); roro(rr); container(cs); tanker(ts); passenger(pa); oil/bulk ore(ob); general cargo(gc). Write out any additional ship types.

GT: Gross tonnage.

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 17 of 20

Arrival Date: Arrival date at current port. Please use the European date format (DDMMYY)
IMO Number: Identification Number of the ship used by the International Maritime Organization.
Call Sign: Official call sign.
Agent: Agent used for this voyage.
Arrival Port: This is the current port. No abbreviations, please.

SECTION 2:
BALLAST WATER

(Note: Segregated ballast water = clean, non-oily ballast)

Total ballast water on board: Total segregated ballast water upon arrival at current port - with units.

Total ballast water capacity: Total volume of all ballastable tanks or holds - with units.

SECTION 3:
BALLAST WATER TANKS

Count all tanks and holds separately (e.g. port and starboard tanks should be counted separately)

Total No. of Tanks on board: Count all tanks and holds that can carry segregated ballast water.

Ballast Water Management Plan on board?: Do you have a ballast water management plan, specific to your ship, onboard? Circle Yes or No.

Management Plan Implemented?: Do you follow the above plan? Circle Yes or No.

No. of Tanks in Ballast: Number of segregated ballast water tanks and holds with ballast at the start of the voyage to the current port. If you have no ballast water on board, go to section 5.

No. of Tanks Exchanged: This refers only to tanks and holds with ballast at the start of the voyage to the current port.

No. of Tanks Not Exchanged: This refers only to tanks and holds with ballast at the start of the voyage to the current port.

SECTION 4:
BALLAST WATER HISTORY

BW Source: Please list all tanks and holds that you have discharged or plan to discharge in this port. Carefully write out, or use codes listed below the table. Follow each tank across the page, listing all source(s), exchange events, and/or discharge events separately. If the ballast water history is identical (i.e. the same source, exchange and discharge dates and locations), sets of tanks can be combined (example: wing tank 1 with wing tank 2, both water from Belgium, exchanged 02.11.97, mid ocean). Please use an additional page if you need, being careful to include the arrival date, ship's name and IMO number at the top.

Date: Date of ballast water uptake. Use European format (DDMMYY).

Port or Latitude/Longitude: Location of ballast water uptake.

Volume: Volume of ballast water uptake, with units.

Temperature: Water temperature at time of ballast water uptake, in degrees centigrade (Celsius).

BW Exchange: Indicate Exchange Method: Circle empty/refill or flow through.

Date: Date of ballast water exchange. Use European format (DDMMYY).

Endpoint or Latitude/Longitude: Location of ballast water exchange. If it occurred over an extended distance, list the end point latitude and longitude.

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
ENGLISH TRANSLATION				
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 18 of 20

Volume: Volume of ballast water exchanged, with units.

Percentage exchanged: Percentage of ballast water exchanged. Calculate this by dividing the number of units of water exchanged by the original volume of ballast water in the tank. If necessary, estimate this based on pump rate. (Note: For effective flow-through exchange this value should be at least 300%).

Sea Height (m): Record the sea height in metres at the time of the ballast exchange (Note: this is the combined height of the wind seas and swell, measured from crest to trough. It does not refer to the depth).

BW Discharge:

Date: Date of ballast water discharge. Use European format (DDMMYY).

Port or Latitude/Longitude: Location of ballast water discharge, no abbreviations for ports.

Volume: Volume of ballast water discharged, with units.

Salinity: Record salinity of ballast water at the time of discharge, with units, (i.e. specific gravity (sg) or parts per thousand (ppt)).

If exchanges were not conducted, state other control action(s) taken: If exchanges were not made on all tanks and holds to be discharged, what other actions were taken? E.g. transfer of water to a landbased holding facility, or other approved treatment.

If none, state reasons why not: List specific reasons why ballast exchange was not done. This applies to all tanks and holds being discharged.

SECTION 5:

IMO Ballast Water Guidelines On Board?: Do you have IMO Resolution A.868(20) on board your ship? Circle Yes or No.

Responsible Officer's name and title (Printed) and signature: e.g. the First Mate, Captain, or Chief Engineer must print his name and title and sign the form.

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 19 of 20

SECTION 10

Guidelines from IMO Resolution A.868(20), and appendices.

IMO ASSEMBLY RESOLUTION A.868(20)
adopted on 27 November 1997

GUIDELINES FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT OF SHIPS' BALLAST WATER TO MINIMIZE THE TRANSFER OF HARMFUL AQUATIC ORGANISMS AND PATHOGENS

THE ASSEMBLY, RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO resolution A.774(18) by which it recognized that the uncontrolled discharge of ballast water and sediment from ships has led to the transfer of harmful aquatic organisms and pathogens, causing injury to public health and damage to property and the environment, and accordingly adopted Guidelines for Preventing the Introduction of Unwanted Aquatic Organisms and Pathogens from Ships' Ballast Water and Sediment Discharges, and further that the Marine Environment Protection Committee (MEPC) and the Maritime Safety Committee (MSC) shall keep the ballast water issue and the application of the Guidelines under review with a view to further developing the Guidelines as a basis for a new Annex to MARPOL 73/78,

RECALLING FURTHER that the 1992 United Nations Conference on Environment and Development (UNCED), in its Agenda 21 requests IMO to consider the adoption of appropriate rules on ballast water discharge to prevent the spread of non-indigenous organisms, and further proclaims in its Declaration on Environment and Development that States shall widely apply the precautionary approach according to their capabilities,

BEARING IN MIND that MEPC/Circ.288 recognized that the existing Guidelines do not provide a complete solution towards the total prevention of the introduction of harmful aquatic organisms and pathogens, but urged that focus should be directed on measures aimed at minimizing the risks, emphasizing further that in applying the existing Guidelines, the ship's safety was of paramount importance,

NOTING the objectives of the Convention on Biological Diversity, 1992, and that the transfer and introduction of alien aquatic species with ballast water threatens the conservation and sustainable use of biological diversity,

NOTING FURTHER the status of work carried out by MEPC as requested by resolution A.774(18) concerning the development of legally binding provisions on ballast water management together with guidelines for their effective implementation, as well as the Guidance on Safety Aspects of Ballast Water Exchange at Sea prepared by the Sub-Committee on Ship Design and Equipment, and distributed as MEPC/Circ.329 and MSC/Circ.806, both of 30 June 1997,

BALLAST WATER MANAGEMENT ENGLISH TRANSLATION				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
PUBLISHED BY BEŞİKTAŞ GROUP	APPROVED BY	DATE 25/05/2001	DOCUMENT No BWM01E	Page 20 of 20

RECOGNIZING that several States have taken unilateral action by adopting legally binding provisions for local, regional or national application with a view to minimizing the risks of introducing harmful aquatic organisms and pathogens through ships entering their ports, and also that this issue, being of worldwide concern, demands action based on globally applicable regulation together with guidelines for their effective implementation and uniform interpretation,

HAVING CONSIDERED the recommendation of the MEPC at its fortieth session on this issue,

1. ADOPTS the Guidelines for the Control and Management of Ships' Ballast Water to Minimize the Transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens set out in the Annex to the present resolution;
2. REQUESTS Governments to take urgent action in applying these Guidelines, including the dissemination thereof to the shipping industry, to use them as a basis for any measures they adopt with a view to minimizing the risks of introducing harmful aquatic organisms and pathogens, and to report to the MEPC on any experience gained in their implementation;
3. REQUESTS ALSO the MEPC to work towards completion of legally binding provisions on ballast water management in the form of a new Annex to MARPOL 73/78, together with guidelines for their uniform and effective implementation with a view to their consideration and adoption in the year 2000;
4. REQUESTS FURTHER the MSC to include in its workplan the evaluation of information received from interested parties, particularly that relevant to 12.2 of the Guidelines adopted herewith, with a view to determining the hazards and potential consequences for various existing ship types and operations. The MSC is also requested to consider any other relevant issues concerning ballast water management as well as design objectives for new ships, with a view to minimizing to the extent possible risks of introducing harmful aquatic organisms and pathogens with ships' ballast water and sediments;
5. REVOKES resolution A.774(18).

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMMEK01	Page 1 of 25

IMO Konsey Kararı'na EK 1

**ZARARLI SU ORGANİZMALARININ VE PATOJENLERİN TRANSFERİNİ AŞCARİYE
İNDİRMEK AMACIYLA GEMİLERİN BALAST SULARININ KONTROLÜ VE
YÖNETİMİNE İLİŞKİN TALİMATLAR**

- BÖLÜM 1 - GİRİŞ**
BÖLÜM 2 - TANIMLAR
BÖLÜM 3 - UYGULAMA ALANLARI
BÖLÜM 4 - TALİMATIN AMAÇLARI VE GERİ PLANI
BÖLÜM 5 - BİLGİLERİN DAĞITILMASI
BÖLÜM 6 - EĞİTİM
BÖLÜM 7 - GEMİ VE LİMAN DEVLETLERİNE İLİŞKİN PROSEDÜRLER
7.1. Gemilere ilişkin prosedürler
7.2. Liman devletlerine ilişkin prosedürler
BÖLÜM 8 - PROSEDÜRLERİN KAYDEDİLMESİ VE BİLDİRİMİ
8.1. Gemilere ilişkin prosedürler
8.2. Liman devletlerine ilişkin prosedürler
BÖLÜM 9 - GEMİLERİN ÇALIŞTIRILMASINA İLİŞKİN PROSEDÜRLER
9.1. Önleyici tedbirler
1. Zararlı su organizmalarının, patojenlerin ve çökeltilerin alınmasının asgariye indirilmesi
2. Balast suyu çökeltilisinin periyodik olarak çıkarılması
3. Balast suyunun gereksiz olarak boşaltılmasının önlenmesi
9.2. Balast suyunun yönetimine ilişkin seçenekler
1. Balast suyunun değiştirilmesi
2. Balast suyunun boşaltılmaması veya minimal olarak boşaltılması
3. Alıcı sistemlere boşaltılması
4. Acil duruma yönelik ve yeni teknoloji ve işlemler
BÖLÜM 10 - LİMAN DEVLETİNE VERİLECEK BİLGİLER
10.1. Alma ve boşaltma limanları arasında oldukça farklı şartların bulunması
10.2. Balast suyunun yaşı
10.3. Hedef organizmaların bulunması
BÖLÜM 11 - LİMAN DEVLETLERİNİN UYGULAMASI VE DENETİMİ
BÖLÜM 12 - BALASTIN DEĞİŞTİRİLMESİ İLE İLGİLİ GELECEĞE YÖNELİK HUSUSLAR
12.1. Araştırma ihtiyaçları
12.2. Balast suyunun değiştirilmesi ile ilgili güvenlik hususlarının uzun süreli değerlendirilmesi
BÖLÜM 13 - BALAST SİSTEMİ DİZAYNI

Ek 1 - Balast suyu bildirim formu

Ek 2 - Balast suyunun denizde değiştirilmesine ilişkin güvenlik hususları hakkında talimatlar

Giriş

1. Bir çok ülkede yapılan araştırmada, gemilerde taşınan balast suyunda ve çökeltilerinde, bir kaç ay süren yolculuklardan sonra dahi yaşayabilen çok sayıda bakteri, bitki ve hayvan türü bulunduğunu

BEŞİKTAŞ DENİZCİLİK VE TAŞIMACILIK SANAYİ VE TİCARET A.Ş.

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 2 of 25

göstermiştir. Balast suyunun veya çöktürülmesinin liman devletlerin sularına boşaltılması, zararlı su organizmaları ve patojenlerin ortaya çıkmasına, bu ise, insan, hayvan ve bitki sağlığı ve deniz çevresi için tehdit oluşturmaya neden olabilir. Coğrafik olarak ayrı su bölgeleri arasında organizmaların aktarıldığı başka ortamlar da tanımlanmış olmakla birlikte, gemilerden su boşaltılması bunlar arasında en önemli unsur olarak görülmektedir.

2. Balast suyu boşaltmanın zarar yaratma potansiyeli, yalnızca Uluslararası Deniz Örgütü tarafından değil, ayrıca Dünya Sağlık Örgütü tarafından da kabul edilmiştir. Dünya Sağlık Örgütü, balast suyunun, salgın hastalık bakterilerinin yayılmasında etkili bir araç olması nedeniyle bu konuda kaygı duymaktadır.
3. Bu Talimatlar, probleme kesin bir çözüm olarak sayılmamalıdır. Aksine, bu talimatların her biri, doğru olarak uygulandıkları takdirde, balast suyu boşaltmasıyla bağlantılı riskleri asgari indirecek birer araç olarak görülmelidir. Bilimsel ve teknolojik gelişmeler kaydedildikçe, bu Talimatlar, risk daha kesin bir şekilde tespit edilecek şekilde yenilenecektir. Şimdilik, liman Devletleri, bandıra Devletleri ve bu problemi azaltmaya yardımcı olabilecek diğer taraflar, bu Talimatlara mümkün mertebe uymak için gereken dikkat ve özeni göstermelidir.
4. Riskin asgariye indirilmesi için uygun yöntemlerin seçimi, hedeflenen organizmaların tipi, ilgili risk seviyesi, çevresel kabul edilebilirliği, ekonomik ve ekolojik maliyeti ve gemilerin güvenliği de dahil olmak üzere bir çok faktöre bağlıdır.

Tanımlar

Bu Talimatlar bağlamında, aşağıdaki terimler, karşılarında belirtilen anlamda kullanılacaktır:

İdare: Bir geminin yetkisi dahilinde işlediği Devletin Hükümetini ifade edecektir.

Sözleşme: MARPOL 73/78'i (Uluslararası Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmeyi Önleme Sözleşmesi, 1973 ve bununla ilgili 1978 Protokolü) ifade edecektir.

Üye Devletler: Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne üye devletleri ifade edecektir.

Örgüt: Uluslararası Denizcilik Örgütü'nü (IMO) ifade edecektir.

Liman Devleti Mercii, bir liman Devletin Hükümeti tarafından talimatları idare etmek veya ulusal ve uluslararası denizcilik kontrol tedbirlerinin uygulanmasıyla ilgili standart ve yönetmelikleri güçlendirmek üzere yetkilendirilmiş herhangi bir yetkili veya kuruluşu ifade edecektir.

İslah: balast suyunun içindeki zararlı veya potansiyel olarak zararlı organizmaları öldürmek, çıkarmak veya kısırlaştırmak için kullanılan bir işlemi veya mekanik, fiziksel veya biyolojik yöntemi ifade etmektedir.

Uygulama

Talimatlar: Üye Devletlere yönelik olup, bütün gemilere uygulanabilir. Ancak, bir liman Devleti mercii, bu Talimatların uygulama kapsamını tayin edebilir.

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 3 of 25

Talimatların amaçları ve geri planı

1. Bilimsel ve teknik araştırmalar kapsamında hazırlanmış bu Talimatların, hükümet ve ilgili mercilere, gemi kaptanlarına, operatörlerine ve armatörlerine, liman mercilerine ve diğer ilgili taraflara, gemilerin güvenliğini koruyarak, gemilerin balast sularından ve ilgili çökeltilerden kaynaklanan zararlı su organizmaları ve patojen riskini azaltma çalışmalarında yardım etmesi amaçlanmaktadır.
2. Talimatlar, liman Devletlerine kendi yetki bölgelerindeki bölgede bulunan gemileri belli hükümlerin tümünden veya bir kısmından muaf tutma yetkisi vermektedir. Ancak, balast işlemlerine kısıtlama getirmek isteyen bir mercii, yine de mezuatını veya prosedürlerini hazırlarken bu Talimatlara uymalıdır.
3. Talimatların standart ve tek tip bir şekilde uygulanması için, bütün Üye Devlet Hükümetleri, gemi operatörleri, diğer ilgili merciler ve ilgili taraflardan Talimatlara uyması istenmektedir.

Bilginin Dağıtılması

1. İdareler, Örgüt vasıtasıyla bu Talimatlarla ilgili bilgileri sağlamak ve değiştirmek üzere teşvik edilecektir. Buna uygun olarak, idarelerin Örgüt'e şunları temin etmesi teşvik edilecektir:
 - 1.1. Risk oluşturabilecek zararlı su organizmalarının yoğun olarak görülmesi veya yayılması;
 - 1.2. Mevcut yerel yasa ve yönetmeliklerin fotokopileri;
 - 1.3. Teknik ve araştırma bilgileri;
 - 1.4. (Ses ve video kasetleri gibi) eğitim malzemeleri ve basılı malzemeler ve
 - 1.5. Alternatif değiştirme bölgelerinin yeri ve şartları, ihtimal stratejileri, kıyı alışı tesislerinin bulunması, ücretler, vs.
2. Balast suyu ve çökeltisi boşaltma işlemlerini uygulayan Üye Devletler, Örgüt'e spesifik şartları bildirecek ve yine Örgüt'e diğer Üye Devletler ve sivil toplum kuruluşlarını bilgilendirmek üzere, ilgili yönetmelik, standart, muafiyet ve talimatların fotokopilerini verecektir. Liman Devleti şartlarıyla ilgili tetkik ve ayrıntılı bilgiler, geminin varışından önce alınmalıdır.
3. Liman Devleti mercileri, balast suyu ve çökeltilerinin yönetimi ve ayrıca sevkiyata uygulanmakta olan işlem şartları konusundaki bilgileri mümkün mertebe yaygın olarak dağıtacaktır. Aksi takdirde, gemilerin liman Devletlerine girişlerinde gereksiz gecikmeler meydana gelebilir.
4. Denizcilik kuruluşları ve gemi müdürleri, liman Devleti mercilerinin, balast suyu ve çökeltisi yönetimi ve işlem prosedürleriyle ilgili şartlarını ve giriş izni almak için gereken diğer bilgileri bilmelidir.
5. Üye Devletler, Örgüt'e gemilerin balast suyu ve çökeltisindeki zararlı su organizmalarının ve patojenlerin etkisi ve kontrolüyle ilgili ...'nin yürüteceği araştırma ve geliştirme çalışmalarına ilişkin bilgi vermesi rica olunur.
6. Üye Devletler, Örgüt'e örneğin mücbir sebepler, kötü hava şartları, ekipmanın arıza yapması veya liman devletinin şartlarına ilişkin bilgi eksikliği gibi, mevcut şartlara uyulmama nedenlerini tarif eden bilgiler verecektir.

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 4 of 25

Eğitim

1. Gemi kaptanlarının ve mürettebatlarının eğitimi, balast suyunun ve çöktürülmesinin yönetimi ve ıslahı prosedürlerine ilişkin ve bu Talimatları temel alan dersleri de içerecektir. Bu dersler, ilgili kayıt ve kütüklerde belirtilecektir. Hükümetler, deniz eğitim kuruluşlarının müfredatlarında bu konuya yer vermelerini sağlayacaktır.
2. Şu anda, zararlı su organizma ve patojenlerinin girişini asgariye indirmenin merkezinde balast suyu yönetimi ile ilgili işlem ve prosedürlerin uygulanması bulunmaktadır.
3. Hükümetlerin, zararlı su organizmaları ve patojenlerinin denizi kirlenmesine karşı kontrolle ilgili görev bilgilerini, sertifikalı eğitim programına dahil etmeleri istenecektir.

Gemilere ve Liman Devletlerine İlişkin Prosedürler

1. Gemilere İlişkin Prosedürler
 - 1.1. Balast suyu taşıyan her gemiye, zararlı su organizma ve patojenlerinin naklini asgariye indirmede yardımcı olacak bir balast suyu yönetim planı verilmelidir.
 - 1.2. Balast suyu yönetim planı, geminin işletme belgelerine dahil edilmiş olmalıdır. Böyle bir plan içinde şunlar bulunmalıdır:
 - 1.2.1. bu Talimatların ilgili kısımları;
 - 1.2.2. ıslah ekipmanı ile ilgili onay belgeleri;
 - 1.2.3. istenen kayıt göstergeleri ve
 - 1.2.4. olası numunelendirme noktalarının yeri.
2. Liman Devletlerine İlişkin Prosedürler
 - 2.1. Balast suyu ve çöktürülmesinin çevre güvenliğini tehdit etmeksizin atılması için alma ve ıslah tesisleri bulunmalıdır.
 - 2.2. Geminin balast suyunun liman alma ve/veya ıslah tesislerine boşaltılması, kabul edilebilir bir kontrol aracı sağlayabilir. Bu stratejiyi kullanmak isteyen liman Devleti yetkilileri, bu tesislerin yeterli olmasını sağlamalıdır.

Prosedürlerin Kaydedilmesi ve Bildirimi

1. Gemilere ilişkin prosedürler
 - 1.1. Bir liman Devleti merciinin, spesifik balast suyu prosedürleri ve/veya ıslah işlemlerini üstlenmesinin gerekmesi durumunda ve hava, deniz şartları yahut işletmenin imkansızlığı nedeniyle böyle bir işlemin yapılamaması durumunda, kaptan, bu durumu en kısa zamanda ve mümkünse yetki bölgesi altındaki denize girmeden önce liman Devletine bildirecektir.
 - 1.2. Her gemideki balast suyu yönetiminin ve ıslah prosedürlerinin idaresini kolaylaştırmak amacıyla, ilgili kayıtları tutmaktan ve balast suyu yönetimine ve/veya ıslah prosedürlerine uyulmasını ve kaydedilmesini sağlamaktan sorumlu bir görevli tayin edilmelidir.
 - 1.3. Balast suyunu alırken veya boşaltırken, en azından, tarihler, coğrafik yerler, geminin tank(lar)ı ve yük ambarları, balast suyu sıcaklığı ve tuzluluğu ile yüklenen veya boşaltılan balast suyu miktarı kaydedilmelidir. Bununla ilgili uygun bir format ek 1'de gösterilmiştir. Kayıt, liman Devletinin merciine verilecektir.

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 5 of 25

- 1.4. Balast ve çökeltisi için örnek alma yeri ve uygun erişim noktaları, geminin balast suyu yönetim planında tarif edilmelidir. Bu, mürettebatın, liman Devletin mercii balast suyu ve çökeltisinden bir numune istediği zaman azami fayda sağlayacaktır.
2. Liman devletlerine ilişkin prosedürler
 - 2.1. Yukarıdaki madde 5.2'ye uygun olarak, liman Devleti, gemilere aşağıdaki bilgileri temin etmelidir:
 - 2.1.1. balast suyu yönetimine ilişkin şartlarının detayları
 - 2.1.2. alternatif değiştirme bölgelerinin yeri ve kullanım şartları;
 - 2.1.3. herhangi bir başka liman olasılık düzenlemeleri ve
 - 2.1.4. balast suyu ve ilgili çökeltinin çevreyi tehdit etmeyecek şekilde atılması için temin edilen alış tesislerinin uygun olup olmadığı, yeri, kapasitesi ve ücreti.
 - 2.2. Aşağıdaki 9.1.1'de tarif edilen önleyici tedbirleri uygulama konusunda gemilere yardımcı olmak için, liman Devletleri, yerel acentelere ve/veya gemilere balast suyunun alınışının asgariye indirilmesi gereken aşağıdaki türden durumları ve bölgeleri bildirmesi gerekir:
 - 2.2.1. zararlı organizma ve patojenlerin patlak verdiği, yayıldığı veya bilinen popülasyonların bulunduğu bölgeler.
 - 2.2.2. halihazırda phytoplankton çiçeklenmesinin (red tides gibi su yosunu çiçeklenmeleri) bulunduğu bölgeler;
 - 2.2.3. yakınlardaki pissu boşaltma noktaları;
 - 2.2.4. yakınlarda deniz dibi tarama çalışmaları;
 - 2.2.5. bir gelgit hareketinin daha bulanık olduğu bilindiği zaman ve
 - 2.2.6. gelgitten kaynaklanan yıkamanın yetersiz olduğunun bilindiği bölgeler.

Gemilerin Çalıştırılmasına İlişkin Prosedür

1. 1.1 Önleyici tedbirler
 - 1.1.1. Zararlı su organizmalarının, patojenlerin ve çökeltilerin alınmasının asgariye indirilmesi.
Balast suyu yüklenirken, potansiyel olarak zararlı sulu organizmaların, bu organizmaları içerebilecek patojen ve çökeltilerin alınmasını önlemek için gereken dikkat gösterilmelidir. Balast suyunun alınması asgariye indirilmeli veya uygun olduğu durumda, aşağıdaki türden bölge ve durumlardan kaçınılmalıdır:
 - 1.1.1.1. liman Devleti tarafından yukarıdaki 8.2.2 ile ilgili tavsiye ile bağlantılı olarak tarif edilen bölgeler;
 - 1.1.1.2. dipte yaşayan organizmaların yukarı doğru çıkabileceği saatler olan karanlıkta;
 - 1.1.1.3. çok sık suda veya
 - 1.1.1.4. pervaneler çökeltiyi karıştırdığı zaman.
 - 1.1.2. Balast suyu çökeltisinin periyodik olarak çıkarılması
Uygun olduğu durumda, çökeltileri çıkarmak için, okyanusun ortasında veya limanda yahut kuru havuzda kontrollü şartlarda geminin balast tankı balast suyu yönetim planına uygun olarak rutin bir şekilde temizlenmelidir.
 - 1.1.3. Balast suyunun gereksiz olarak boşaltmasının önlenmesi

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 6 of 25

Güvenli kargo işlemlerini kolaylaştırmak için aynı limanda balast suyunun alınıp boşaltılmasının gerekli olduğu durumda, başka bir limanda alınmış olan balast suyunun gereksiz bir şekilde boşaltılmasını önlemek için gereken tedbirler alınmalıdır.

2. Balast suyunun yönetimine ilişkin seçenekler

2.1. Balast suyunun değiştirilmesi

Okyanusun ortasında salıverilen (Liman ve haliç dahil) kıyıya yakın organizmalar ile kıyı sularında salıverilen okyanus organizmaları genellikle yaşamaz.

Balastı denizde değiştirirken, ek 2'de belirtilen balast suyunun değiştirilmesine ilişkin güvenlik talimatının dikkate alınması gerekir. Ayrıca, aşağıdaki işlemlerin yapılması tavsiye edilir.

- 2.1.1. uygun olduğu durumda, gemi, değiştirme işlemini derin sularda, açık okyanusta ve kıyıdan mümkün mertebe uzakta yapmalıdır. Mümkün olmadığı durumda, bölgesel anlaşmalar dahilinde getirilen şartlar, özellikle kıyıdan 200 deniz mili uzaklıktaki bölge içinde geçerli olabilir. Yukarıdaki 9.1.2'ye uygun olarak, balast suyunun tamamı emme sona erene kadar boşaltılmalı ve mümkünse tank dibi süpürme tulumbası veya ayıklayıcı kullanılmalıdır;
- 2.1.2. tank hacminin en az üç katı miktarda balast suyunu tanka veya ambara pompalamak ve suyun taşmasına izin verilmek suretiyle açık okyanusta içten akış yöntemi kullanılır.
- 2.1.3. Açık deniz değiştirme yönteminin hiç biri uygun değilse, tayin edilen bölgelerdeki liman Devleti tarafından balast değiştirilmesi kabul edilebilir.
- 2.1.4. Liman Devletinin onayladığı diğer balast değiştirme seçenekleri.

2.2. Balast suyunun boşaltılmaması veya minimal olarak boşaltılması

- 2.2.1. Balast değiştirmenin veya diğer ıslah işlemlerinin mümkün olmadığı durumlarda, balast suyu, ambarların tanklarında tutulabilir. Bunun mümkün olmadığı durumlarda, gemi, liman Devletlerinin ihtimal stratejilerine uygun olarak asgari miktarda temel miktarda balast suyunu boşaltmalıdır.

2.3. Alıcı sistemlere boşaltma

Balast suyu ve/veya çöktilleri için alış tesisleri bir liman Devleti tarafından temin edilmişse, mümkünse bu alış tesisleri kullanılmalıdır.

2.4. Acil duruma yönelik ve yeni teknoloji ve işlemler

- 2.4.1. Uygun yeni ve acil duruma yönelik ıslah işlemleri ve tedavilerin uygulanabilir olduğu durumlarda, bunlar mevcut olanakların yerine veya onlarla birlikte kullanılabilir. Bu ıslah işlemleri, termal yöntemleri, filtreleme, ultraviyole içeren dezenfeksiyon ve liman Devletinin kabul edeceği diğer yöntemleri içermelidir.
- 2.4.2. Yeni balast suyu yönetim teknolojilerinin ve ilgili kontrol ekipmanlarının uygulaması ve verimliliği ile ilgili sonuçlar, değerlendirilmek ve uygunsa bu Talimatlara dahil edilmek üzere Örgüt'e bildirilmelidir.

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 7 of 25

Liman Devletlerine Verilecek Bilgiler

Liman Devletleri yetkililerine, balast suyu yönetim programlarını uygulamada ve zararlı sulu organizmalar ve patojenler içeren balast suyu ile ilgili riskleri değerlendirmede yardımcı olmak üzere aşağıdaki bilgiler verilecektir:

1. Alma ve boşaltma limanları arasında oldukça farklı şartların bulunması Çıkış liman(lar)ı ile balast suyunun boşaltıldığı liman arasında farklı şartlar olabilir. Buna ilişkin örnekler arasında, tatlı su balastının son derece tuzlu su limanlarına boşaltılması da bulunmaktadır. Bu ekstrem transferlerde yaşayabilen organizmalar olabilir. Ancak, böyle bir nakil sürecinde türlerin yerleşmesi ihtimali düşüktür.
2. Balast suyunun yaşı
Balast suyunun, ekli balast tankındaki
 - ✓ Hedef organizmaların bulunması
 - ✓ Belli şartlar altında, belli bir limanın suyunda bir veya daha fazla hedef türün mevcut olup olmadığı ve bir gemiye balast konulup konulmadığını tayin etmek mümkündür. Bu şartlarda, alıcı liman Devletinin mercii, yönetim önlemlerini buna uygun olarak uygulamaya koyabilir. Ancak, bu hedef türler yoksa, geminin hala hedeflenmeyen ve yeni sulara bırakıldığında potansiyel olarak tehlike yaratabilecek bir çok tür taşıyor olabileceğine dikkat edilmelidir.
 - ✓ Liman Devletlerinden, limanlarında biyolojik baseline (temel hattı) araştırmaları yapmaları ve araştırma sonuçlarını dağıtmaları rica edilmektedir.

1. Liman devletlerinin uygulaması ve denetimi

- 1.1. Çevresel korumaya ilişkin önleyici yaklaşıma uygun olarak, bu Talimatlar, Liman Devleti mercii tarafından kendi yetki bölgesi dahilinde özel olarak muaf tutulmamış olan bütün gemilere uygulanabilir. Yukarıdaki 5.2'ye uygun olarak, liman Devleti mercileri, Örgüt'e Talimatların nasıl uygulanacağı konusunda bilgi vermelidir.
- 1.2. Üye Devletler, balast suyunu ulusal mevzuata uygun olarak yönetme hakkına sahiptir. Ancak, herhangi bir balast boşaltma kısıtlaması Örgüt'e bildirilmelidir.
- 1.3. Her durumda, bir liman Devleti mercii, balast suyu ve çökelti boşaltma prosedürlerinin gemilerin ve bordasındakilerin güvenliğine genel etkisini dikkate almalıdır. Talimatlara uygun olarak işletme önlemlerinin kabul edilmesi, bir gemiyi veya mürettebatını riske sokacaksa, talimatlar geçersiz sayılacaktır. Liman Devletleri, kaptandan, gemidekilerin hayatlarını ve geminin güvenliğini tehlikeye atan herhangi bir işlemi yapmasını istememelidir.
- 1.4. Balast suyu ve çökelti yönetim prosedürlerinin etkili, çevreyi tehdit etmeyecek, uygulanabilir, maliyeti ve gemilerin gecikmesini asgariye indirecek şekilde olması ve mümkünse bu Talimatları temel alması büyük önem taşımaktadır.

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 8 of 25

- 1.5. Bir gemiye şart ve talimatlar, zamanında, net ve kısa bir şekilde bildirilmelidir.
- 1.6. Liman Devletleri, talep üzerine, ziyaretçi bir gemiye, balast suyu yönetimi ve zararlı su organizmaları ve patojenleri konusundaki potansiyel etkileri ile ilgili istenen herhangi bir bilgiyi temin etmelidir.
- 1.7. Herhangi bir uygulama veya denetim faaliyeti, liman Devletinin bütün limanlarında adil, homojen ve ulusal düzeyde tutarlılık taşıyan bir şekilde yapılmalıdır. Ulusal bazda homojen prosedürlerin uygulanmasına olanak tanımayan zorunlu nedenler bulunduğu takdirde, söz konusu sapmalar Örgüt'e bildirilmelidir.
- 1.8. Uygunluk denetimi, liman Devleti mercileri tarafından, örneğin, zararlı su organizma ve patojenlerinin sürekli yaşayıp yaşamadığını test etmek için balast suyunu ve çökeltisi numunelerini alıp analiz ederek yapılmalıdır.
- 1.9. Uygunluk veya etkililik denetimi için balast suyu veya çökeltisinin numunelendirilmesi yapıldığı zaman, liman Devleti mercileri, bu numuneleri alırken gemilerin gecikmesini asgariye indirmelidir.
- 1.10. Araştırma veya uygunluk denetimi için numunelendirme yapıldığı zaman, liman Devleti mercii, personel ve işletme kaynaklarının planlanmasına yardımcı olmak amacıyla, numunelendirme yapılacak gemiye mümkün mertebe erken ihbarda bulunacaktır.
- 1.11. Kaptan, yukarıda adı geçen denetim işlemi için makul yardımı sağlamak yolunda genel bir yükümlülüğe sahiptir. Bu yardıma inzibat veya mürettebatın temin edilmesi, gemi planlarının, balast yönetimi ile ilgili kayıtların, numunelendirme noktalarının yerlerine ilişkin detayların verilmesi de dahildir.
- 1.12. Araştırma ve denetim için numune alma yöntemi her liman Devletinin kendisinin sorumluluğundadır. Örgüt, numune alma ve/veya analiz konusunda yeni veya yenilikçi yöntemlere açıktır. Bu konudaki bilgiler Örgüt'e verilmelidir.
- 1.13. Liman Devleti mercileri, kaptana veya sorumlu inzibata, numunenin alınma amacını (yani denetim mi, araştırma mı yoksa uygulama için mi olduğunu) belirtmelidir. Numune analiz sonuçları, talep üzerine geminin operatörlerine verilmelidir.
- 1.14. Liman Devleti mercileri, bir gemiye balast suyunu çevresel olarak hassas bölgelere boşaltmaya başlaması için izin vermeden önce, balast suyu ve çökeltisini analiz etmek üzere numunelendirme yapabilir veya numune isteyebilir. Numunelerde zararlı su organizmalarının veya patojenlerinin bulunması durumunda, bir liman Devletinin ihtimali stratejileri uygulanabilir.
2. Balast suyunun değiştirilmesi ile ilgili geleceğe yönelik bilgilendirme
 - 2.1. Araştırma ihtiyaçları
Balast suyu değiştirilmesi gibi işletme sırasında alınacak önlemler kısa vadeli olarak uygun olabilir. Ancak, daha fazla araştırma ihtiyacı kesindir. Bu Talimatlar, elde edilecek sonuçlar dikkate alınarak, yeni balast suyu yönetim seçenekleri konusunda revize edilmeli ve düzenlenmelidir.
 - 2.2. Balast suyu değiştirilmesi ile ilgili uzun vadeli güvenlik önlemleri

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 9 of 25

Çeşitli gemi ve faaliyet türleri için tehlike ve potansiyel sonuçlarını değerlendirme ihtiyacını gözönüne alarak, ilgili taraflar, aşağıdakilerle ilgili olarak ayrıntılı çalışmalar yapmalı ve bilgi sağlamalıdır:

- 2.2.1. Denizde, balast suyu değiştirmesinden kaynaklanan deneyim (alınan numuneler/örnek prosedürler dahil),
- 2.2.2. Denizde balast suyu değiştirilmesi sırasında ortaya çıkabilecek potansiyel tehlikeleri ve sonuçlarını önlemek için yürütülen işletme tedbirleri ve prosedürleri,
- 2.2.3. Gerçek metasentrik (merkez ötesi) yükseklik ile stes arasındaki güvenlik marjlarının, onaylanmış trim ve stabilite kitapçığı ve yükleme manuelinde farklı gemi türleri ve yükleme şartları için belirtilen izin verilen açık deniz limitleri ile karşılaştırılarak değerlendirilmesi,
- 2.2.4. Balast suyunun denizde makul olmayan bir şekilde değiştirilmesi ile ilgili olarak insan unsurundan kaynaklanabilecek herhangi bir tehlike,
- 2.2.5. Denizde balast suyu değiştirilmesini başlatmadan önce ve değiştirilmesi sırasında kontrol noktalarında, uygulanan işletme prosedürleri,
- 2.2.6. Balast suyunun değiştirilmesi işleminin gemiden etkili bir şekilde gözlemlenmesini ve kontrolünü sağlamak için gerekli eğitim ve yönetimin kapsamı,
- 2.2.7. Tek tek prosedürleri dahil etmek için bir eylem planı, denizde balast suyu değiştirilmesini etkileyebilecek acil bir gerekliliktir.
- 2.2.8. Geminin konumu, hava şartları, makinenin performansı, balast sisteminin muayenesi ve bakımı, mürettebat güvenliği ve mürettebatın mevcut olup olmadığı da dahil olmak üzere, ilgili güvenlik konularını dikkate alan bir karar süreci.

3. Balast sistemi dizaynı

Yapımcı, armatör ve sınıflandırma cemiyetleri, yeni gemiler tasarlarken veya mevcut gemilerde değişiklik yaparken bu talimatları dikkate almalıdır:

(IMO Konsey kararına) EK 1

Gemilerin bir liman Devletine bildirimde bulunurken kullanacağı balast suyu bildirim formuna ilişkin IMO formatı.

Bu form, daha sonraki açıklayıcı notlarla birlikte, Model Planı'nın 9. Maddesinde verilmektedir.

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 10 of 25

(IMO Konsey kararına) EK2
BALAST SUYUNUN DENİZDE DEĞİŞTİRİLMESİNE İLİŞKİN GÜVENLİK
TALİMATI

Giriş

1. Bu belge, denizde balast suyu değiştirilmesinin güvenlik yönüne ilişkin bir kılavuz sağlamak üzere hazırlanmıştır. Denizde balast suyu değiştirilmesini gerektiren farklı türden gemiler, her tip gemi için spesifik talimatlar sunabilmeyi imkansız kılmaktadır. Armatörler, kendi gemileri için çeşitli değişkenleri dikkate almaları konusunda uyarılmaktadır. Bu değişkenlerden bazıları, geminin cinsi ve büyüklüğü, balast tankı konfigürasyonları ve ilgili pompalama sistemleri, ticari güzergah ve ilgili hava şartları, liman Devletin şartları ve insan gücü şeklinde sıralanabilir.
2. İlgili yönetim planlarına dahil edilmiş olan denizde balast suyu değiştirilmesie prosüderlerinin etkililikleri, gerek çevresel koruma açısından, gerekse de yapısal güçleri ve stabiliteleri itibarıyla kabul edebilme kapasiteleri yönünden ayrı ayrı değerlendirilmelidir.
3. Daha bilimsel temelli kontrol araçlarının bulunmaması durumunda, açık deniz alanlarında veya derin okyanuslarda balast suyunun değiştirilmesi, tatlı su veya kıyı suyu türlerinin balast suyuna aktarılması ihtimalini kısıtlama imkanı sunacaktır. Balast suyunun denizde değiştirilmesinin yapılmasına ilişkin iki yöntem şu şekilde tanımlanmıştır:
 - 3.1. Sekans yöntemi: Burada balast tankları dışarıya pompalanır ve daha sonra temiz suyla yeniden doldurulur.
 - 3.2. İçten akış yöntemi: Bu yöntemi, balast tankları eş zamanlı olarak doldurulur ve temiz su pompalanarak boşaltılır.

Güvenlik tedbirleri

1. 2.1 Denizde balast suyu değiştiren gemilere, aşağıdakilerle ilgili prosedürler verilmelidir:
 - 1.1. Balast tanklarının aşırı veya yetersiz basınca tabi tutulmasından sakınılması,
 - 1.2. Herhangi bir zamanda, gevşek olabilecek tank yüklerindeki stabilite ve çalkalanma ile ilgili yüzey etkileri,
 - 1.3. Kabul edilebilir hava şartları,
 - 1.4. Kasırga, hortum, tayfun veya herhangi bir buzlanma şartlarından mevsime bağlı olarak etkilenen bölgelerdeki hava seyri,
 - 1.5. Onaylanan prim ve stabilite kitapçığına uygun olarak yeterli stabilitenin korunması,
 - 1.6. Onaylı yükleme manueline uygun olarak biçme kuvvetine ve bükülme momentlerine ilişkin izin verilen açık deniz mukavemet limitleri,
 - 1.7. İlgili olduğu durumda burulma kuvveti,
 - 1.8. Asgari/azami baş ve kış draftlar,
 - 1.9. Dalga kaynaklı tekne titreşimi
 - 1.10. Balast alma ve/veya balast boşaltmaya ilişkin belgelenmiş kayıtlar,

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 11 of 25

- 1.11. Denizde balast suyu değiştirilmesini etkileyebilecek ve aralarında kötü hava şartları, pompa arızası, enerji kaybı vesairenin de bulunduğu durumlara ilişkin olasılık prosedürleri,
- 1.12. Balast suyunun, bazı gemilerde toplam kargo kapasitesinin %50'sini temsil ettiğini dikkate alarak, balast suyu değiştirmeyi tamamlama süresi veya sekansı,
- 1.13. Balast suyu miktarının denetlenmesi ve kontrolü.
2. İçten akış yöntemi kullanıldığı takdirde, aşağıdaki hususlardan dolayı gereken dikkat gösterilmelidir.
 - 2.1. Hava boruları, sürekli balast suyu taşması için dizayn edilmemiştir.
 - 2.2. Son araştırmalar, temiz suyu alttan doldurup taşıma işlemi yukarıdan gerçekleştiği zaman etkili olabilmesi için, tank kapasitesinin tam dolu hacminin en az üç katının pompalanmasının gerekebileceğini göstermiştir ve
 - 2.3. Balast değiştirilmesi sırasında açılacak belli su geçirmez ve hava geçirmez kapaklar (örneğin menhollar) yeniden sıkıştırılmalıdır.
3. Denizde balast suyu değiştirilmesinin dondurucu hava şartlarında yapılmamasına dikkat edilmelidir. Ancak, kesinlikle gerekli olduğu zaman, bordadaki boşaltma düzeneklerinin, hava borularının, balast sistemi valflerinin ve bunlarla ilgili kontrol araçlarının donmasından ve güverteadaki buz kaynaklanabilecek tehlikelere özel dikkat gösterilmelidir.
4. Bazı gemiler, denizde balast suyu değiştirilmesinin yaratabileceği biçme kuvvetlerinin ve bükülme momentlerinin hesaplamasını yapmak ve izin verilen mukavemet limitlerini karşılaştırmak için bir yükleme cihazının takılmasına ihtiyaç duyabilir.
5. Farklı gemi türleri için, onaylanmış trim ve stabilite kitapçığında ve yükleme manuelinde belirtilen izin verilebilir açık deniz şartlarına göre, stabilite ve mukavemetlerinin güvenlik marjları ile ilgili bir değerlendirme yapılmalıdır. Bu konuda aşağıdaki hususlara özel dikkat gösterilmelidir:
 - 5.1. Her zaman için, stabilite, Örgüt'ün tavsiye ettiği (veya İdare'nin şart koştuğu) değerlerin altında olmamalıdır.
 - 5.2. Boylamsal stres değerleri, geçerli deniz şartlarıyla ilgili olarak, sözkonusu geminin sınıflandırma cemiyetinin izin verdiği değerleri aşmayacaktır ve
 - 5.3. Çalkalanma etkisinin, özellikle kısmen dolu tank veya ambarlarda önemli yapısal yükler yaratabileceği tanklardaki veya ambarlardaki balastın değiştirilmesi, yapısal hasarın asgariye indirilmesi amacıyla uygun deniz şartlarında veya ölüdeniz şartlarında yapılmalıdır.
6. Balast suyu yönetim planı, balast suyu değiştirilmesinin yapılmayacağı şartların bir listesini içermelidir. Bu şartlar, istisnai bir doğa olayının yarattığı kritik durumlar, hava baskısı nedeniyle ortaya çıkan mücbir sebepler veya insan hayatı yahut geminin güvenliğinin tehdit altında olduğu diğer koşullardan kaynaklanmalıdır.

Mürettebatın eğitimi ve bilgilendirilmesi

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 12 of 25

1. Balast suyu yönetim planı, denizde balast suyu değiştirilmesini gerçekleştirecek, temel nitelikteki gemi kontrol personeline ilişkin önerileri içermelidir.
2. Denizde balast suyu değişimi yapan gemi inzibatları ve erleri, aşağıdaki konularda eğitilmeli ve bilgilendirilmelidir:
 - 2.1. Balast pompalama tertibatını, ilgili hava ve iskandil pompalarının yerlerini, bütün kompartman ve tank emme sistemi ve onları geminin balast pompalarına bağlayan boru tertibatını ve içten akış yöntemiyle balast suyu değiştirilmesi durumunda kullanılacak boru hatları, suyun tankın üstünden çıkarılması için kullanılan delikler ve borda boşaltma düzeneklerini gösteren pompalama planı;
 - 2.2. İskandil borularının açık ve hava borularıyla geri tepmesiz aygıtlarının iyi durumda olduğunu sağlama yöntemi;
 - 2.3. Çeşitli balast suyu değiştirme işlemlerinin yapılması için gereken farklı süreler;
 - 2.4. Denizde balast suyu değiştirilmesi için gereken ve ilgili olduğu durumda, gereken güvenlik önlemlerini özel olarak belirten yöntemler ve
 - 2.5. Gemide balast suyu kayıtlarını tutma, bildirme ve rutin iskandil kayıtlarını tutma yöntemi,

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 13 of 25

BÖLÜM 11

BALAST SUYU YÖNETİMİNE İLİŞKİN MEVCUT ULUSAL, BÖLGESEL VEYA YEREL KARANTİNA ŞARTLARININ ÖZETİ

Aşağıdaki hususlarda bilgi verilmektedir:

- ✓ Ülke veya yer
- ✓ Denetleme Mercii
- ✓ Etkilenen Limanlar
- ✓ Etkilenen Gemiler
- ✓ Uygulama
- ✓ Başlama Tarihi
- ✓ Kabul Edilebilir Yöntemler
- ✓ İstenmeyen su organizmaları veya patojenlerinin tanımlanmış olup olmadığı
- ✓ Alış kontrol tedbirlerinin belirtilip belirtilmediği
- ✓ Numulendirme gerekip gerekmediği
- ✓ Hangi kayıtların gerektiği
- ✓ Yolculuk sırasında ve ıslah veya takasın mümkün olmaması durumunda uygulanacak prosedür
- ✓ Balastın testten sonra kabul edilemez olduğunun tespit edilmesi durumunda uygulanacak prosedürler.
- ✓ Diğer bilgiler

ULUSAL ŞARTLAR

Ülke: Avustralya

Denetleme Mercii: Avustralya Karantina ve Muayene Dairesi

Etkilenen Limanlar: Tümü

Etkilenen Gemiler: Uluslararası sulardan Avustralya limanlarına giren bütün gemiler. Herhangi bir istisna belirtilmemiştir.

Uygulama: Gönüllülük esasına bağlıdır. Fakat, karşı sayfadaki formu kullanarak bildirimde bulunmak ve bir balast suyu resmi ödemek zorunludur. Balast suyu yönetimi (örneğin okyanus ortasında değiştirme), 2000 yılı sırasında mevzuatın tamamlanmasını müteakip zorunlu hale gelecektir.

Başlama Tarihi: 1992

Kabul Edilebilir Yöntemler:

Derin okyanus bölgelerinde balast suyu değişimi

- Tanklar, pompa emişi kayboluncaya kadar boşaltılacaktır.
- 3xtank hacmi pompalanmak suretiyle içten akış yöntemi
- AQIS'ye uygunluk rejimi.

AQIS'a uygun diğer tank içi ıslah işlemi (şu anda ekvator ötesi seferler için yalnızca AQIS ısıyla ıslah yöntemi onaylanmıştır. Ayrıntılı bilgi AQIS'tan edinilebilir.

İstenmeyen su organizmaları veya patojenlerinin tanımlanmış olup

olmadığı: Hedef listesi AQIS'tan edinilebilir. Çökelti kabul edilmez.

Alış kontrol tedbirlerinin belirtilip belirtilmediği:

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 14 of 25

Alüvyon alışının asgariye indirilmesi.

İlgili olduğu durumda, aşağıdaki durumlarda balast almaktan kaçınılacaktır;

- Sığ sularda,
- Deniz dibi tarama işlemlerinin yapıldığı yerlerin civarında,
- Balast suyuyla taşınabilir bir hastalığın mevcut olduğu bilinen yerlerde,
- Phytoplankton çiçeklenmesinin yaşandığı yerlerde

1. 0. Numulendirme gerekip gerekmediği: AQIS yetkilisinin gözetimi altında arızı, hedefli ve zorunlu olarak.

2. Hangi kayıtların gerektiği: Yüklenen, denizde değiştirilen ve boşaltılan bütün balast suyunun kayıt süresi, yeri, tuzluluk derecesi. Bildirim, balast suyu bildirim formu kullanılarak varıştan önce yapılacak ve Gemiler için AQIS Karantina Deklarasyonu ile birlikte gönderilecektir.

3. Yolculuk sırasında ve ıslah veya takasın mümkün olmaması durumunda uygulanacak prosedür:

.Geminin tipini, çıkış noktasını, giriş limanındaki risk faktörlerini, örneğin balık çiftliklerini, dikkate alan bir risk değerlendirmesi temelinde normal boşaltma işlemi.

. Numune analizi zararlı organizmalar bulunmadığını gösterinceye kadar boşaltmanın durdurulması.

. Geminin balast değişimi için tayin edilmiş bir bölgeye veya açık denize gitmesi.

1. Balastın testten sonra kabul edilemez olduğunun tespit edilmesi durumunda uygulanacak prosedürler: Geminin balast değiştirilmesi için tayin edilmiş bir bölgeye veya açık denize gitmesi.

2. Diğer bilgiler: AQIS Avustralya Balast Suyu Yönetimine İlişkin Talimatlar, ve IMO Kararı A.868 (20) internet erişimi için, <http://www.aqis.gov.au>

AQIS

AVUSTRALYA KARANTİNA VE MUAYENE DAİRESİ

AVUSTRALYA TARIM, BALIKÇILIK VE ORMANCILIK BAKANLIĞI

AQIS, balast suyu bildirim formunun doldurulmasına ilişkin talimatlar

Genel

AQIS, Balast Suyu Bildirim Formu, bütün uluslararası gemiler tarafından, uğradığı ilk Avustralya limanına girmesinden önce doldurulmalı ve AQIS Gemi Karantine Beyannamesi ile birlikte AQIS'e gönderilmelidir. Karantina Beyannamesi, bir geminin uğradığı ilk Avustralya Çağrı Limanı'na girmesinden en geç 24 en erken 12 saat önce doldurulmalıdır. Her Balast Formu talebi için gereken bilgiler aşağıda belirtilmiştir. Son üç ay içinde bir Avustralya Limanı'nı ziyaret etmiş iseniz, lütfen Balast Suyu Resmini yatırdığınız son tarihi belirtin.

1. Balast Suyuna İlişkin Niyetler - BUNA CEVAP VERİLMELİDİR.
Herhangi bir balast suyunu herhangi bir Avustralya limanına boşaltmayı düşünüyor musunuz?

Gemi, balast suyunu herhangi bir Avustralya limanına boşaltmayı düşünüyorsa EVET'i, aksi takdirde HAYIR'ı tikleyin.

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 15 of 25

Bu soruya cevabınız EVET ise, herhangi bir Avustralya limanına boşaltılacak her balast tankına ilişkin kapsamlı bilgiler Balast Suyu Tarihi, madde 5 kapsamındaki taleplere uygun olarak verilmelidir. Bir Avustralya limanında boşaltma için sıralanan tankların herhangi birinde balast suyu değiştirme tam olarak yapılmamışsa, bu durumda Soru 6 değiştirme yapmama ve/veya tam olarak yapmama nedenleri belirtilerek doldurulmalıdır.

Bu soruya cevap HAYIR ise, Madde 5 veya 6'daki bilgi taleplerini doldurmaya gerek yoktur. 2, 3, 4, 5 ve 8'inci maddeleri doldurun.

Tatlı Su: Boşaltılması düşünülen bütün tankların, tatlı su ortamlarından su taşıması durumunda, "YALNIZCA TATLI SU" yazınız.

2. Gemi Bilgileri

Bu madde, standart gemi bilgilerini gerektirmektedir.

Adı: Geminin adını net bir şekilde belirtilmelidir.

Cinsi: Geminin cinsini, yani dökme yük gemisi mi, roro mu, konteynır mı, tanker mi, yolcu gemisi mi, petrol/dökme maden cevheri gemisi mi, genel kargo gemisi mi, soğutucu ambarlı gemi mi olduğunu belirtin.

Yönetici: Geminin yöneticisinin adını yazınız.

IMO/(Lloyd) No.: Geminin IMO tarafından kullanılan özgün kimlik numarasını yazınız.

Gros Tonaj: Geminin gros tonajını belirtiniz.

Acente. Bu sefer için kullanılan acenteye yazınız. Geminiz birden fazla Avustralya limanını ziyaret ediyorsa ve her Avustralya limanında farklı acenteler kullanmayı amaçlıyorsanız, lütfen ilk Avustralya limanından son limana kadarki bütün acenteleri sırayla yazınız.

Varış Tarihi: İlk Avustralya limanına varış tarihini yazınız. Gün/Ay/Yıl formatını kullanın.

Varış Limanı: Uğraması düşünülen ilk Avustralya limanının adını yazınız.

Avustralya'daki Sonraki Liman(lar): Geminin uğradığı ilk Avustralya limanından ayrıldıktan sonra geminin ziyaret etmeyi planladığı diğer Avustralya limanlarını ziyaret sırasına göre sıralayınız.

3. Balast Suyu

Bu madde, Avustralya sularına girerken gemide taşınması beklenen toplam balast, geminin balast kapasitesi ve Avustralya'ya sefer sırasındaki balast için kullanılan kargo ambarları da dahil gemideki toplam balast tankı sayısı. Gemideki Toplam Balast Miktarı (Metrik ton olarak): Geminin uğradığı ilk Avustralya limanına vardığı zaman sahip olduğu toplam balast suyu hacmi. Toplam Balast Kapasitesi (Metrik ton olarak): Bu geminin taşıyabileceği azami balast suyu hacmi.

Toplam Balast Tankı Sayısı: Gemideki toplam balast tankı sayısını yazınız.

Balast suyu için kullanılan ambarları da dahil ediniz.

4. Balast Suyu Alınan Son Üç (3) Liman, Tarihi ve Ülke

Bu madde, bir gemi uğrayacağı ilk Avustralya limanına girmeden önce aldığı son üç limana ve tarihlerine ilişkin bilgi verilmesini gerektirmektedir. Liman ve ülkeler ismiyle sıralanmalıdır. Tarihler, gün/ay/yıl olarak ifade edilmelidir.

Limanları (i)'de balast suyu alınan son liman, (ii)'de son ikinci liman ve (iii) son üçüncü liman olarak sıralayınız.

Bir limanda veya yakınlardaki kıyı sularında balast alınmamış ise, her kutuda "YALNIZCA OKYANUS ORTASI BALAST ALINMIŞTIR" ifadesini belirtiniz.

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 16 of 25

Balast Suyu Bildirim Formu'nun teleks versiyonunda, (4Ai)'de balast suyu alınan en son limanları, (4Bi)'de son ikinci limanı ve (4Ci)'de son üçüncü limanı belirtiniz.

5. Balast Suyu Tarihi

Bu madde, bir Avustralya limanında veya limanlarında balast suyu boşaltmayı düşünüyorsanız doldurulacaktır. Burada vereceğiniz bilgiler AQIS'e yeterince balast suyu değişimi yapıp yapılmadığını tayin etme imkanı verecektir. Form, geminin limana varmasından önce gönderileceği için, boşaltma hacmi tahmin edilmelidir. Bu tahminin gemi limana varmadan önce değişmesi halinde, AQIS'e bildirilmesi gerekir. Zira, AQIS yetkilisi boşaltılan hacmi tetkik edebilir.

Tank/ Ambarlar: Avustralya sularına boşaltılacak bütün balast tanklarını ve ambarlarını sıralayınız. Her tank için, sayfadaki bütün soruları doldurunuz (Bakınız aşağıdaki talimatlar). Her tank için ayrı bir satır kullanınız (karşıt kanatlı tankların bulunduğu tamamen bütün detayları aynı tanklar, örneğin WT2&4 hariç). Formun 5. Maddesinin alt kısmında belirtilen tank kısaltmalarını kullanınız. Her boşaltma limanı ile ilgili olarak her tank için bilgileri dolduracak yeterli yer yoksa, formun fotokopisi çekilmeli ve ilave bilgi için başka bir sayfa kullanılmalıdır. Bu durumda, geminin adının ve IMO/Lloyd numarasının üçüncü bir sayfada verilmesi ve madde 5 (Balast Suyu Tarihi) kapsamındaki bilgilerin doldurulmaya devam edilmesi yeterli olacaktır.

Balast Suyu Kaynağı

Balast Alış Tarihi (Gün/ay/yıl): Balast suyu alma tarihini yazınız.

Gün/ay/yıl formatını kullanınız. Son balast suyu alma limanı: Balast suyunun o sefer için alındığı limanı belirtiniz. Balast suyu bir limandan alınmamışsa, alınma yerinin koordinatlarını yalnızca derece kullanarak (DAKİKA KULLANMAYINIZ) belirtiniz.

Alınan Balast Suyunu Hacmi (metrik ton olarak): Alınan balast suyunun hacmini belirtiniz.

Balast Suyu Değiştirilmesi

BU MADDE DOLDURULMALIDIR. Değiştirme yöntemine, yani boşaltma /doldurma yöntemi mi ve/veya üç kez içten akıtma yöntemi mi kullanıldığını işaretleyiniz (ayrıntılar için bakınız Avustralya Balast Suyu Talimatları).

Değiştirme tarih(ler)i (Gün/ay/yıl): Gün/ay/yıl formatı kullanarak balast suyu değiştirme tarihini yazınız. Değiştirme bir kaç gün sürmüştse, değiştirmenin gerçekleştiği günleri $Gün^1 \rightarrow G\ddot{u}n^2 / Ay / Yıl$ formatı kullanarak belirtiniz. Burada, $Gün^1 \rightarrow G\ddot{u}n^2 /$ değiştirmenin başlama tarihini, $G\ddot{u}n^2$ ise değiştirmenin bitme tarihini gösterecektir.

Başlangıç Noktası Boylamsal Uzunluğu: Balast suyu değiştirmenin başladığı yeri, yalnızca derece kullanarak belirtiniz (DAKİKA KULLANMAYINIZ).

Bitiş Noktası Boylamsal Uzunluğu: Balast suyu değiştirmenin bittiği yeri, yalnızca derece kullanarak belirtiniz (DAKİKA KULLANMAYINIZ).

Değiştirme hacmi (metrik ton olarak): Değiştirilen balast suyu hacmini belirtiniz.

Değiştirme yüzdesi: Şu formülü kullanınız: $Değiştirme\ yüzdesi = \frac{Toplam\ doldurma\ veya\ içten\ su\ akıtma\ yönteminin\ toplam\ hacmi}{Balast\ suyunun\ ilk\ hacmi}$

Balast suyunun ilk hacmi

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 17 of 25

Boşaltma/yeniden doldurma yönteminde, balast suyunun hacmini, %100'e mümkün mertebe yakın bir şekilde sıralayınız. İçten akışlı değiştirmede, tanklardan akıtılan hacim, tanklarda tutulan ilk hacmin üç katı olmalıdır, yani bu rakam, en az %300 olmalıdır.

Balast Suyunun Boşaltılması

Bir gemi, birden fazla Avustralya limanına boşaltma yapmak istiyorsa, bütün boşaltma limanları ve her limanda boşaltılması beklenen hacim tahminleri belirtilmelidir. Bu aşamada, birden fazla Avustralya Limanında boşaltılması düşünülen tankların listelerinin tekrarlanması gerektirecektir. En iyi tahminlerin değişmesi durumunda, değiştirilmiş Balast Suyu Bildirim Formunu AQIS'e ibraz ediniz. "DEĞİŞTİRİLMİŞ" ibaresi ile işaretleyiniz.

Avustralya Boşaltma Liman(lar)ı: Balast suyu boşaltma limanının adını kullanarak niyetlenen yeri belirtiniz. Liman isimlerinin kısaltmasını kullanmayınız.

Boşaltma Tarih(ler)i (Gün/Ay/Yıl): Düşünülen balast suyu boşaltma tarihini gün/ay/yıl formatını kullanarak yazınız. Boşaltma bir kaç gün sürmüştse, değiştirmenin gerçekleştiği günleri Gün¹→Gün²/Ay/Yıl formatı kullanarak belirtiniz. Burada, Gün¹ boşaltmanın başlama tarihini, Gün² ise boşaltmanın bitme tarihini gösterecektir.

Boşaltma hacmi (Metrik ton olarak): Boşaltılması düşünülen balast suyu hacmini (metrik ton olarak) belirtiniz. Bu, mümkün mertebe doğru bir tahmin olmalıdır.

6. Değiştirmenin Yapılmama Nedeni

Bu madde, bir Avustralya limanında boşaltılması düşünülen tanklardan herhangi birinde veya tümündeki balast suyu değiştirmenin neden okyanus ortasında yapılmadığına ilişkin bir açıklama gerektirmektedir. Bu, değiştirmenin yapılmama nedenleri, hava şartları nedeniyle güvenli olmaması veya geminin yapısal kapasitesi olabilir. Havanın değiştirme yapmama için bir neden oluşturması halinde, bu durum geminin seyrettiği okyanus ortası koordinatlar ve hava raporları kullanılarak AQIS tarafından tetkik edilebilir. Yapısal güvenlik gerekçe gösterildiği takdirde, AQIS yetkilisi, bu durumu tetkik etmek için, geminin balast suyu yönetim planını, ISM Planını ve diğer belgeleri görmek isteyebilir.

Yukarıda belirtilen tank/ambarlardan herhangi birinde değiştirme yapılmamışsa, lütfen gerekçelerini sıralayınız:

Balast suyu değiştirmenin neden yapılmadığına ilişkin spesifik nedenleri yazınız. Bu durum, Avustralya sularında boşaltılan bütün tanklar için geçerlidir.

7. Balast Suyu Yönetim Planları

IMO'nun Kasım 1997'de kabul ettiği Zararlı Su Organizmalarının ve Patojenlerin Transferini Asgariye İndirmek İçin Geminin Balast Suyunun Kontrolüne ve Yönetimine İlişkin Talimatlar, gemilerde balast suyu yönetim planları bulunmasını gerektirmektedir. Bu şart, balast alma işlemlerinin belgelere dayanması ve okyanus ortasında balast değiştirmesi yapacak geminin yapısal kapasitesinin tetkik edileceği anlamına gelmektedir. Söz konusu Plan, Uluslararası Denizcilik Odası ve Intertanko tarafından hazırlanmış olup buna ilişkin bir model +44 171 417 88 77 nolu fakstan veya ics@marisec.org'dan temin edilebilir.

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 18 of 25

Gemide bulunacak balast suyu yönetim planı;

Bu gemide, IMO Balast Suyu Talimatları ve Avustralya Balast Suyu Yönetim Talimatları kapsamında tanımlanmış bir balast suyu yönetim planı var mı? Evet veya Hayır'ı işaretlemelisiniz. Bu Plan, IMO tarafından yeni hazırlanmış olup Avustralya'nın zorunlu bir şartı olmamakla birlikte, gemilerin bordolarında bir balast suyu yönetim planı bulundurmaları talep edilmektedir.

Bu Plan uygulandı mı?

Sözkonusu Plan Avustralya sularına yaptığı seferde uygulandı mı? Evet veya Hayır'ı işaretleyiniz.

B. Yetkilinin Beyanatı

Sorumlu yetkilinin ismi, ünvanı ve imzası: İsmi, görevini yazınız ve imzalatınız. Tarih için gün/ay/yıl formatını kullanınız.

Not: Kasten yanlış beyanatta bulunan kaptan veya görevli inzibatlar, Avustralya yasaları kapsamında ağır para ve/veya hapis cezasına çarptırılabilirler.

Feragat:

Bu belgede belirtilen bilgileri öğrenen her kullanıcı, Avustralya Milletler Cemiyeti'ni yasaların izin verdiği azami kapsamda olmak üzere, sistemin mevcut kıldığı malzeme ve bilgilerin kullanılmasıyla ilgili her türlü alacak talebinden azade kılmaktadır. Hiç bir şart altında Avustralya Milletler Cemiyeti, sözkonusu malzemenin kullanılmasından doğan herhangi bir dolaylı veya arızî zarardan dolayı sorumlu olmayacaktır. Özellikle ve yukarıdaki hususların genel anlamı saklı kalmak şartıyla, Milletler Cemiyeti'nin yayınlarında verilen bilgilerin yayınlanma zamanında doğru ve gerçek oldukları kabul edilmektedir. Yayından sonra meydana gelebilecek değişiklikler, bu bilgilerin doğruluğunda herhangi bir etki yaratmayacaktır. Milletler Cemiyeti, içerilen herhangi bir bilgi veya tavsiyenin doğruluğuna ilişkin herhangi bir güvence vermemektedir.

Balast suyu yönetim planının bir sınıf cemiyeti veya bandıra idaresi tarafından tasdik edilip edilmediği; balast suyu yönetim prosedürlerinin, Kanada'nın EEZ'ine girmeden önce uygulanıp uygulanmadığı. Uygulanmamışsa, uygulanmama nedeni ve balastın boşaltılmasından önce Kanada sularını korumak için hangi prosedürlerin önerildiği. Denizde balast değiştirme yapılmışsa, etkililiğin sağlanabilmesi için, pompalama süreleri ve hızlarının kaydı tutulmalıdır.

Yolculuk sırasında ve ıslah veya takasın mümkün olmaması durumunda uygulanacak prosedür:

Kanada talimatlarındaki hiç bir husus, geminin kaptanının geminin stabilitesine ve güvenliğine ilişkin sorumluluğuna aykırı bir şekilde yorumlanmayacaktır.

Balastın testten sonra kabul edilemez olduğunun tespit edilmesi durumunda uygulanacak prosedürler:

Tatbiki kabil değil.

Diğer bilgiler:

Kanada Yetki Bölgesindeki Sularda Bulunan Gemilerin Balast Suyu Boşaltmasının Kontrolüne İlişkin Kanada Talimatları. Dikkat: Lake Superior'daki limanlardan hareket eden ve balast suyunu Lake Superior'dan alınan gemilere özel şartlar uygulanacaktır.

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 19 of 25

ULUSAL ŞARTLAR

Ülke: Avustralya

Denetleme Mercii: Avustralya Karantina ve Muayene Dairesi

Etkilenen Limanlar: Tümü

Etkilenen Gemiler: Uluslararası sülardan Avustralya limanlarına giren bütün gemiler. Herhangi bir istisna belirtilmemiştir.

Uygulama: Gönüllölük esasına bağılıdır. Fakat, karşı sayfadaki formu kullanarak bildirimde bulunmak ve bir balast suyu resmi ödemek zorunludur. Balast suyu yönetimi (örneğin okyanus ortasında değıştirme), 2000 yılı sırasında mevzuatın tamamlanmasını müteakip zorunlu hale gelecektir.

Başlama Tarihi: 1992

Kabul Edilebilir Yöntemler:

Derin okyanus bölgelerinde balast suyu değıştirme

- Tanklar, pompa emişi kayboluncaya kadar boşaltılacaktır.
- 3xtank hacmi pompalanmak suretiyle içten akış yöntemi
- AQIS'ye uygunluk rejimi.

AQIS'a uygun diğler tank içi ıslah işlemleri (şu anda ekvator ötesi seferler için yalnızca AQIS ısıyla ıslah yöntemi onaylanmıştır. Ayrıntılı bilgi AQIS'tan edinilebilir.

İstenmeyen su organizmaları veya patojenlerinin tanımlanmış olup olmadığı: Hedef listesi AQIS'tan edinilebilir. Çökeltiler kabul edilmez.

Alış kontrol tedbirlerinin belirtilip belirtilmediğı:

Altüvyon alışının asgariye indirilmesi.

İlgili olduğı durumda, aşağıdaki durumlarda balast almaktan kaçınılacaktır;

- Sığ sularda,
- Deniz dibi tarama işlemlerinin yapıldığı yerlerin civarında,
- Balast suyuyla taşınabilir bir hastalığın mevcut olduğı bilinen yerlerde,
- Phytoplankton çiçeklenmesinin yaşandığı yerlerde

0. Numulendirme gerekli gerekmediğı: AQIS yetkilisinin gözetimi altında arızı, hedefli ve zorunlu olarak.

3. Hangi kayıtların gerektiğı: Yüklenen, denizde değıştirilen ve boşaltılan bütün balast suyunun kayıt süresi, yeri, tuzluluk derecesi. Bildirim, balast suyu bildirim formu kullanılarak varıştan önce yapılacak ve Gemiler için AQIS Karantina Deklarasyonu ile birlikte gönderilecektir.

4. Yolculuk sırasında ve ıslah veya takasın mümkün olmaması durumunda uygulanacak prosedür:

. Geminin tipini, çıkış noktasını, giriş limanındaki risk faktörlerini, örneğin balık çiftliklerini, dikkate alan bir risk değıerlendirmesi temelinde normal boşaltma işlemi.

. Numune analizi zararlı organizmalar bulunmadığını gösterinceye kadar boşaltmanın durdurulması.

. Geminin balast değıştirilmesi için tayin edilmiş bir bölgeye veya açık denize gitmesi.

5. Balastının testten sonra kabul edilemez olduğunun tespit edilmesi durumunda uygulanacak prosedürler: Geminin balast değıişimi için tayin edilmiş bir bölgeye veya açık denize gitmesi.

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 20 of 25

6. Diğer bilgiler: AQIS Avustralya Balast Suyu Yönetimine İlişkin Talimatlar, ve IMO Kararı A.868 (20) internet erişimi için, <http://www.aqis.gov.au>

ULUSAL SARTLAR

Ülke: Avustralya

Denetleme Mercii: Avustralya Karantina ve Muayene Dairesi

Etkilenen Limanlar: Tüm

Etkilenen Gemiler: Uluslararası sülardan Avustralya limanlarına giren bütün gemiler. Herhangi bir istisna belirtilmemiştir.

Uygulama: Gönüllülük esasına bağlıdır. Fakat, karşı sayfadaki formu kullanarak bildirimde bulunmak ve bir balast suyu resmi ödemek zorunludur. Balast suyu yönetimi (örneğin okyanus ortasında değiştirme), 2000 yılı sırasında mevzuatın tamamlanmasını müteakkip zorunlu hale gelecektir.

Başlama Tarihi: 1992

Kabul Edilebilir Yöntemler:

Derin okyanus bölgelerinde balast suyu değiştirilmesi

- Tanklar, pompa emişi kayboluncaya kadar boşaltılacaktır.
- 3xtank hacmi pompalanmak suretiyle içten akış yöntemi
- AQIS'ye uygunluk rejimi.

AQIS'a uygun diğer tank içi ıslah işlemi (şu anda ekvator ötesi seferler için yalnızca AQIS ısıyla ıslah yöntemi onaylanmıştır. Ayrıntılı bilgi AQIS'tan edinilebilir.

İstenmeyen su organizmaları veya patojenlerinin tanımlanmış olup olmadığı: Hedef listesi AQIS'tan edinilebilir. Çökeltiler kabul edilmez.

Alış kontrol tedbirlerinin belirtilip belirtilmediği:

Altüvyon alışının asgariye indirilmesi.

İlgili olduğu durumda, aşağıdaki durumlarda balast almaktan kaçınılacaktır;

- Sığ sularda,
- Deniz dibi tarama işlemlerinin yapıldığı yerlerin civarında,
- Balast suyuyla taşınabilir bir hastalığın mevcut olduğu bilinen yerlerde,
- Phytoplankton çiçeklenmesinin yaşandığı yerlerde

0. Numulendirme gerekip gerekmediği: AQIS yetkilisinin gözetimi altında arızı, hedefli ve zorunlu olarak.

7. Hangi kayıtların gerektiği: Yüklenen, denizde değiştirilen ve boşaltılan bütün balast suyunun kayıt süresi, yeri, tuzluluk derecesi. Bildirim, balast suyu bildirim formu kullanılarak varıştan önce yapılacak ve Gemiler için AQIS Karantina Deklarasyonu ile birlikte gönderilecektir.

8. Yolculuk sırasında ve ıslah veya takasın mümkün olmaması durumunda uygulanacak prosedür:

. Geminin tipini, çıkış noktasını, giriş limanındaki risk faktörlerini, örneğin balık çiftliklerini, dikkate alan bir risk değerlendirmesi temelinde normal boşaltma işlemi.

. Numune analizi zararlı organizmalar bulunmadığını gösterinceye kadar boşaltmanın durdurulması.

. Geminin balast değişimi için tayin edilmiş bir bölgeye veya açık denize gitmesi.

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 21 of 25

9. Balastının testten sonra kabul edilemez olduğunun tespit edilmesi durumunda uygulanacak prosedürler: Geminin balast değişimi için tayin edilmiş bir bölgeye veya açık denize gitmesi.
10. Diğer bilgiler: AQIS Avustralya Balast Suyu Yönetimine İlişkin Talimatlar, ve IMO Kararı A.868 (20) internet erişimi için, <http://www.aqis.gov.au>

BALAST SUYU BİLDİRİM FORMUNA İLİŞKİN TALİMATLAR

(Lütfen İngilizce ve okunaklı bir şekilde yazınız)

Bu bir Değiştirilmiş Balast Bildirim Formu mu? Evet veya Hayır'ı işaretleyin. Gerçek balast boşaltmaları ile önceki formda bildirilen boşaltma bilgileri arasında herhangi bir fark varsa değişiklikler bildirilmelidir. "Evet"i işaretlerseniz, bu form, daha önce verilen balast bildirim formunu değiştirecektir.

MADDE 1. GEMİYE İLİŞKİN BİLGİLER

Geminin Adı: Geminin adını net olarak yazınız.

IMO Numarası: Geminin Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından kullanılan kimlik numarasını yazın.

Armatör: Geminin kayıtlı armatörünün/armatörlerinin adını yazın. Bir navlun anlaşması kapsamındaysa, Operatörün ismini girin.

Cinsi: Geminin spesifik türünü yazın. Şu kısaltmaları kullanın: dökme (bc), roro (rr), konteynır (cs), tanker (ts), yolcu (pa), petrol/dökme maden cevheri (ob), genel kargo (gc), soğutucu ambarlı gemi (rf). Başka herhangi bir gemiyi yazın.

GT: Geminin gros tonajı nedir?

Çağrı İşareti: Resmi çağrı işaretini yazın.

Bandıra: Gemiyi işletme yetkisine sahip ülkenin adını yazın. Kısaltma kullanmayın.

MADDE 2. SEFER BİLGİLERİ

Varış Limanı: U.S. EEZ veya St. Lawrence Seaway'e girdikten sonra uğradığınız ilk limanın ismini yazın. Kısaltma kullanmayın.

Varış Tarihi: Yukarıda belirtilen limana varış tarihinizi yazın. Avrupa tarih formatı (Gün/Ay/Yıl) kullanın.

Acente: Şimdiki liman için kullanılan acenteyi yazın.

Son Liman Ülkesi: U.S. EEZ'ye girmeden hemen önce geminin uğradığı son limanı yazın. Kısaltma kullanmayın.

Sonraki Liman: Geminin şimdiki limandan ayrıldıktan sonra uğrayacağı ilk limanın adını yazın. ("Şimdiki Liman"="yukarıdaki "Varış Limanı")
Kısaltma kullanmayın.

Sonraki Limanın Ülkesi: Geminin şimdiki limandan hemen sonra uğrayacağı "Sonraki Liman"ın ülkesini yazın. Kısaltma kullanmayın.

MADDE 3. BALAST SUYU

Gemideki Toplam Balast Suyu:

Hacim: U.S. EEZ sularına vardığında gemideki toplam balast suyu hacmi ne kadardı? İçme suyunu saymayın.

Birim: Hacim birimini belirtin (m3, MT, LT, ST)

Balast Tankı Sayısı: Gemi Amerika Birleşik Devletleri EEZ'ine girerken gemide bulunan balast tankı ve ambarının sayısını bildirin.

Toplam Balast Suyu Kapasitesi:

Hacim: Gemide kargo yokkenki azami balast suyu hacmi nedir?

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 22 of 25

Birim: Hacim birimini belirtin (m3, MT, LT, ST)

Gemideki Toplam Balast Tankı Sayısı: Balast suyu taşıyan bütün tank ve ambarları sayın (İçme suyunu saymayın).

MADDE 4. BALAST SUYU YÖNETİMİ

Boşaltılacak toplam tank sayısı: Amerika Birleşik Devletleri EEZ'indeki sulara boşaltılacak balastın bulunduğu tank ve ambarların sayısını yazın. Bütün tank ve ambarları ayrı ayrı yazın (örneğin, iskele ve sancak tankları ayrı ayrı belirtilmelidir).

Değişime tabi olmuş ve boşaltılacak tank sayısı: Amerika Birleşik Devletleri sularına ve onaylı bir alış tesisine boşaltılacak bütün tankların sayısını belirtin.

Alternatif Yönetime tabi olmuş ve boşaltılacak tank sayısı: Amerika Birleşik Devletleri sularına veya onaylı bir alış tesisine boşaltılacak tankların sayısını yazınız.

Kullanılmış başka bir alternatif yöntem varsa yazınız: Özel olarak, balast yönetim için kullanılan yöntemleri belirtiniz.

Balast ıslah yönetimi yapılmamışsa bunun nedenlerini belirtiniz: Bu soru, Amerika Birleşik Devletleri sularına veya onaylı bir alış tesisine boşaltılacak bütün tank ve ambarlar için uygulanacaktır.

Gemide Balast Yönetim Planı var mı? Gemide kendi geminize özgü olarak hazırlanmış ve balast yönetimi prosedürünü anlatan yazılı bir belge var mı? Bu prosedür, (genellikle geminin armatörü veya operatörü tarafından verilen) güvenlik ve değiştirme prosedürlerini de kapsayacaktır. Evet veya Hayır'ı tıklayın.

Yönetim Planı uygulandı mı? Yukarıdaki yönetim planına uyuyor musunuz? Evet veya Hayır'ı tıklayın.

Gemide IMO Balast Suyu Talimatları var mı? Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Balast Suyu Talimatlarının (yani, "Su Organizmalarının ve Patojenlerinin Naklini Asgariye İndirmek için Geminin Balast Suyu Yönetiminin Kontrolü ve Yönetimine İlişkin Talimatlar (Karar A.868(20))) bir nüshası bu gemide var mı? Evet veya Hayır'ı tıklayın.

MADDE 5. BALAST SUYU GEÇMİŞİ

(Varış limanında balastsız atılacak bütün tankların kaydı: Yoksa madde 6'ya atlayın)

Tanklar/Ambarlar: Amerika Birleşik Devletleri'ne veya onaylı bir alış tesisine boşalttığınız veya boşaltmayı planladığınız bütün tank ve ambarları sıralayın (açık olarak yazın veya aşağıdaki tabloda belirtilen kodları kullanın). Her tank için, bütün kaynakları, değiştirmeleri, ve/veya boşaltma işlemlerini ayrı ayrı yazın. Her tank için ayrı bir satır kullanın. Aynı balast suyu geçmişine sahip sancak ve iskele tankları aynı satıra yazılabilir.

Gerekliyse, ilave bir sayfa kullanın. Bu durumda, geminin adının, tarihinin ve IMO numarasının her ilave sayfanın üzerine yazılmasını unutmayın. Çok kaynaklı sular için: son 30 güne ait 3 büyük kaynağı ayrı ayrı satırlar üzerinde gösterin. 3'ten fazla kaynak durumunda, liman sütununda "Çoklu" olarak gösterilen ilgili tanklar için dördüncü bir satır kullanın ve en büyük 3 kaynağa dahil edilmeyen kalan tank hacmini (yani, toplam tank hacmi eksi en büyük üç kaynağın hacmi) yazın. Numune balast bildirim formuna ilişkin olarak bakınız örnek 1.

BALAST SUYU KAYNAKLARI

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 23 of 25

Tarih: Balast suyu alma tarihini yazın. Avrupa tarih formatını (Gün/Ay/Yıl) kullanın.

Liman veya Enlem/boylam: Balast suyu alışının yerini yazın. Limanlar için kısaltma kullanmayın.

Hacim: Alınan toplam balast suyunu yazın. Hacim birimlerini belirtin.

Sıcaklık: Alınan balast suyu sıcaklığını yazın. Celsius derece kullanın (birim dahil).

-BALAST SUYU YÖNETİM UYGULAMALARI-

Tarih: Sayfa suyu yönetimi uygulamalarının tarihi. Değiştirme birkaç gün sürmüştü, değiştirmenin tamamlandığı tarihi yazın. Avrupa tarih formatı kullanın (Gün/Ay/Yıl).

Uç noktası veya enlem/boylam: Balast suyu yönetim uygulamasının yerini yazın. Değiştirme uzun bir mesafede yapılmış ise, uç noktasının enlem veya boylamını belirtin.

Hacim: Yönetim uygulaması sırasında taşınan balast suyunun toplam hacmini (yani çöken ve tanklara pompalanan, alış tesislerine boşaltılan) birimiyle bildirin.

% Değiştirme: (Not: etkili bir içten akışlı değiştirme uygulaması için, bu değer en az %300 olmalıdır).

Değiştirme yüzdesi = Yeniden doldurma veya içten akışla eklenen hacim

Balast Tankı veya Ambarının Kapasitesi

Yöntem: Kod (ER=boşaltma/yeniden doldurma, FT=içten akış, ALT=alternatif yöntem) kullanarak yönetim yöntemi belirtin.

Deniz yüksekliği (m): Bu yöntem kullanılmışsa, balast suyu değiştirme zamanındaki deniz yüksekliğini tahmini olarak ve metre cinsinden belirtin.

(Not: Bu yükseklik, rüzgarlı deniz ve ölü deniz yüksekliklerinin kombinasyonu olacak, deniz derinliğini ifade etmeyecektir.)

-BALAST SUYU BOŞALTMALARI-

Tarih: Balast suyu boşaltmasının tarihi. Avrupa tarih formatı (Gün/Ay/Yıl) kullanınız.

Liman veya boylam/enlem: Balast suyu boşaltmasının yerini yazınız.

Limanlar için kısaltma kullanmayınız.

Hacim: Boşaltılan balast suyunun hacmini birimiyle gösteriniz.

Tuzluluk: Balast suyunun boşaltma sırasındaki tuzluluk derecesini birimiyle (yani özgül ağırlık (sg) veya bindeki birimi (ppt) şeklinde) gösteriniz.

İstenen Kayıt ve Raporlar: ABD, varış noktasında balast ve balast tanklarının durumunun kaydına ilişkin olarak [karşı tarafta gösterilen] bir format düzenlemiştir. Doldurulmuş formların bir fotokopisi, en az iki yıl süreyle gemide tutulmalıdır. Uğradığı her limanda bir bildirim yapılmalı ve bu bildirimde aşağıdaki bilgiler verilmelidir:

- Great Lakes için bağlı bir gemi, söz konusu bilgileri Buffalo Liman Kaptanına (COTP) (001-315-764-3283) en az 24 saat önceden fakslamalıdır;
- George Washington Köprüsü'nün üst kısmında Hudson Nehri için bağlı bir gemi, bilgileri gemi ABD sularına girmeden önce (baseline'den 12 mil uzaktayken) COTP New York'a (001-718-354-4249)'a fakslamalıdır.
- Diğer Amerika Birleşik Devletleri limanlarına uğrayan bir gemi, ABD'deki uğradığı ilk limandan hareket etmeden önce, ya USCG Komutanlığı'na faksla (001-301-261-4319) bilgi geçmeli veya USCG'ye ve NBIC, Smithsonian Environmental Research Centre, PO Box 28,

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 24 of 25

Edgewater, MD 21037-0028, ABD adresinde postayla bilgileri göndermelidir. İnternet kullanabilen gemiler için, www.serc.si.edu/invasions/ballast/bwform.htm kullanılmak suretiyle bu form elektronik olarak doldurulup, National Ballastwater Information Clearinghouse (NBIC)'e gönderilebilir.

Her durumda, verilen bilgilerin daha sonradan değişmesi durumunda, söz konusu geminin ABD sularından ayrılmasından 15 gün önce değiştirilmiş bir form doldurularak aynı merciye gönderilmelidir.

Yolculuk sırasında balast suyu yönetiminin mümkün olmaması durumundaki prosedür:

"A'yı etkileyen gemiler" için, yalnızca:

- Gemideki balast suyunu tutun.
- Önceden USCG Liman Kaptanı tarafından onaylanmış alternatif bölgelerde balast suyunu tamamlayın.
- Baştan USCG tarafından onaylanmış alternatif balast suyu yönetimi işlemlerini yapın.

Balast suyunun numune alındıktan sonra kabul edilemez olduğunun tayin edilmesi durumunda:

Geminin yapması gereken işlem bilinmiyor. Fakat, zorunlu hükümlere uyulmaması ve bilerek yanlış beyanatta bulunmasının yargılanmaya yol açacağına dikkat edilmelidir. Ayrıca, USCG ABD Gümrüğünden, bu yönetmeliklere uymayan bir geminin herhangi bir armatörünün veya operatörünün 46 USC, app. 91 gereğince tutulması veya kilitlenmesi talebinde bulunabilir.

Daha fazla bilgi için bakınız:

- ABD Federal Yönetmelik Kanunu (33 CRF Bölüm 151, Madde C ve D)
- ABD Yerli Olmayan Yayılmacı Tür Yasası (1996?)
- Su Düşmanlarının Önlenmesi ve Kontrolü Yasası (16 ABD Kanunu 4701, vesaire)
- Amerika Birleşik Devletleri Sahil Koruma Komutanlığı, 2100 2nd Street, Southwest, Room 2100, Washington DC 20593-0001 (Telefon 001-202-267-0500).

Temmuz 1999'dan itibaren, ABD Sahil Koruma, uygunluklarını denetlemek üzere bütün gemileri gözlemleyecektir. İki üç yıl sonra, balast suyu yönetimine ilişkin şartlarla ilgili tavsiyelerin bütün ABD limanlarına uğrayan gemiler için zorunlu hale getirilip getirilmediğine ilişkin bir rapor düzenlenecektir.

BÖLGESEL VEYA TEK TEK LİMAN ŞARTLARI

Bölge veya liman: Plate Nehri Ağzı, Arjantin.

Denetleme Mercii: Arjantin Denizcilik Mercii

Etkilenen Limanlar: Plate Nehri ağzındaki Arjantin limanları. (Dikkat: Uruguay ve Paraguay'dan, Plate Nehri ağzında koordineli bir faaliyet yürütmek üzere benzeri kriterleri benimsemesi istenmiştir.)

Etkilenen Gemiler: Plate Nehri ağzındaki Arjantin limanlarında bağlı gemiler.

Uygulama: Zorunlu

Başlama Tarihi: 1999

BALLAST WATER MANAGEMENT				MARINE AND SAFETY DEPARTMENT
YAYINLAYAN BEŞİKTAŞ GROUP	ONAYLAYAN	TARİH 25/05/2001	YAYIN NO: BWMEK01	Page 25 of 25

Kabul Edilebilir Yöntemler:

Başka ülkelerden gelen gemiler, balast sularını, Plate Nehrinin dış limitine varmadan önce boşaltmalı, değiştirmeli veya ıslah etmelidir.

İstenmeyen su organizmaları veya patojenlerinin tanımlanmış olup olmadığı: Belirtilmemiştir.

Alış kontrol tedbirlerinin belirtilip belirtilmediği: Belirtilmemiştir.

Numulendirme gerekip gerekmediği: Arızı, Arjantin Denizcilik Mercii tarafından.

Hangi kayıtların gerektiği: Gemilerin, IMO Kararı a.868(20)'ye uygun bir balast suyu yönetim planı taşımaları gerekmektedir.

Yolculuk sırasında ve ıslah veya takasın mümkün olmaması durumunda uygulanacak prosedür:

Belirtilmemiştir.

Balastın testten sonra kabul edilemez olduğunun tespit edilmesi durumunda uygulanacak prosedürler:

Belirtilmemiştir.

Diğer bilgiler için: Arjantin Denizcilik Mercii tarafından onaylanmış "Plate Nehri ağzındaki Arjantin limanları için bağlı gemilerin balast suyundaki su organizmaların neden olacağı kirlenmenin önlenmesi" başlıklı Emir No. 7-98, AQIS Avustralya Balast Suyu Yönetimine İlişkin Talimatlar, ve IMO Kararı A.868.

Gemiler, limana varmalarından önce acentelerinden en yeni bilgileri almalıdır.

ANNEX (to IMO Assembly Resolution)

**GUIDELINES FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT OF SHIPS' BALLAST WATER TO MINIMIZE THE
TRANSFER OF HARMFUL AQUATIC ORGANISMS AND PATHOGENS**

Contents

CHAPTER 1	-	INTRODUCTION
CHAPTER 2	-	DEFINITIONS
CHAPTER 3	-	APPLICATION
CHAPTER 4	-	GUIDELINE OBJECTIVES AND BACKGROUND
CHAPTER 5	-	DISSEMINATION OF INFORMATION
CHAPTER 6	-	TRAINING AND EDUCATION
CHAPTER 7	-	PROCEDURES FOR SHIPS AND PORT STATES
7.1		Procedures for ships
7.2		Procedures for port States
CHAPTER 8	-	RECORDING AND REPORTING PROCEDURES
8.1		Procedures for ships
8.2		Procedures for port States
CHAPTER 9	-	SHIPS' OPERATIONAL PROCEDURES
9.1		Precautionary practices
.1		Minimizing uptake of harmful aquatic organisms, pathogens and sediments
.2		Removing ballast sediment on a timely basis
.3		Avoiding unnecessary discharge of ballast water
9.2		Ballast water management options
.1		Ballast water exchange
.2		Non-release or minimal release of ballast water
.3		Discharge to reception facilities
.4		Emergent and new technologies and treatments
CHAPTER 10	-	PORT STATE CONSIDERATION
10.1		Highly disparate conditions between uptake and discharge ports
10.2		Ballast water age
10.3		Presence of target organisms
CHAPTER 11	-	ENFORCEMENT AND MONITORING BY PORT STATES
CHAPTER 12	-	FUTURE CONSIDERATIONS IN RELATION TO BALLAST WATER EXCHANGE
12.1		Research needs
12.2		Long-term evaluation of safety aspects in relation to ballast water exchange
CHAPTER 13	-	BALLAST SYSTEM DESIGN
Appendix 1	-	Ballast water reporting form
Appendix 2	-	Guidance on safety aspects of ballast water exchange at sea

1.1 Studies carried out in several countries have shown that many species of bacteria, plants, and animals can survive in a viable form in the ballast water and sediment carried in ships, even after journeys of several months' duration. Subsequent discharge of ballast water or sediment into the waters of port States may result in the establishment of harmful aquatic organisms and pathogens which may pose threats to indigenous human, animal and plant life, and the marine environment. Although other media have been identified as being responsible for transferring organisms between geographically separated water bodies, ballast water discharge from ships appears to have been among the most prominent.

1.2 The potential for ballast water discharge to cause harm has been recognised not only by the International Maritime Organization but also by the World Health Organization, which is concerned about the role of ballast water as a medium for the spreading of epidemic disease bacteria.

1.3 These Guidelines are not to be regarded as a certain solution to the problem. Rather, each part of them should be viewed as a tool which, if correctly applied, will help to minimize the risks associated with ballast water discharge. As scientific and technological advances are made, the Guidelines will be refined to enable the risk to be more adequately addressed. In the interim, port States, flag States and other parties that can assist in mitigating this problem should exercise due care and diligence in an effort to conform to the maximum extent possible with the Guidelines.

1.4 The selection of appropriate methods of risk minimization will depend upon several factors, including the type or types of organisms being targeted, the level of risk involved, its environmental acceptability, the economic and ecological costs involved and the safety of ships.

2 Definitions

For the purposes of these Guidelines, the following definitions apply:

Administration means the Government of the State under whose authority the ship is operating.

Convention means MARPOL 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and the Protocol of 1978 related thereto).

Member States means States that are Members of the International Maritime Organization.

Organization means the International Maritime Organization (IMO).

Port State authority means any official or organisation authorized by the Government of a port State to administer guidelines or enforce standards and regulations relevant to the implementation of national and international shipping control measures.

Treatment means a process or mechanical, physical, chemical or biological method to kill, remove or render infertile, harmful or potentially harmful organisms within ballast water.

3 Application

The Guidelines are directed to Member States and can apply to all ships; however, a port State authority shall determine the extent to which they do apply.

4 Guideline objectives and background

4.1 The objectives of these Guidelines, developed under technical and scientific guidance, are intended to assist Governments and appropriate authorities, ship masters, operators and owners, and port authorities, as well as other interested parties, in minimizing the risk of introducing harmful aquatic organisms and pathogens from ships' ballast water and associated sediments while protecting ships' safety.

4.2 The Guidelines allow port States to exempt ships within the area under their jurisdiction from part or all of the relevant provisions. Notwithstanding, any administration wishing to apply restrictions to ballast water operations should still follow these Guidelines, when developing legislation or procedures.

4.3 In order that the Guidelines may be implemented in a standard and uniform manner, all Member State Governments, ship operators, other appropriate authorities and interested parties are requested to apply these Guidelines.

5 Dissemination of information

5.1 Administrations are encouraged to maintain and exchange information relevant to these Guidelines through the Organization. Accordingly, administrations are encouraged to provide the Organization with the following:

- .1 Information on severe outbreaks or infestations of harmful aquatic organisms which may pose a risk;
- .2 Copies of current domestic laws and regulations;
- .3 Technical and research information;
- .4 Education materials (such as audio and video tapes) and printed materials; and
- .5 Location and terms of use of alternative exchange zones, contingency strategies, availability of shore reception facilities, fees, etc.

5.2 Member States, applying ballast water and sediment discharge procedures, should notify the Organization of specific requirements and provide to the Organization, for the information of other Member States and non-governmental organizations, copies of any regulations, standards, exemptions or guidelines being applied. Verification and detailed information concerning port State requirements should be obtained by the ship prior to arrival.

5.3 Port State authorities should provide the widest possible distribution of information on ballast water and sediment management and treatment requirements that are being applied to shipping. Failure to do so may lead to unnecessary delays for ships seeking entry to port States.

5.4 Shipping organizations and ships' managers should be familiar with the requirements of port State authorities with respect to ballast water and sediment management and treatment procedures, including information that will be needed to obtain entry clearance.

5.5 Member States are invited to provide the Organization with details of any research and development studies that they carry out with respect to the impact and control of harmful aquatic organisms and pathogens in ships' ballast water and sediment.

5.6 Member States should provide to the Organization details of records describing reasons why existing requirements could not be complied with, e.g. force majeure, heavy weather, failure of equipment, or lack of information concerning port State requirements.

6 Training and education

6.1 Training for ships' masters and crews as appropriate should include instructions on the application of ballast water and sediment management and treatment procedures, based upon the information contained in these Guidelines. Instruction should also be provided on the maintenance of appropriate records and logs. Governments should ensure that their marine training organizations include this in the contents of their syllabus.

6.2 The application of processes and procedures concerning ballast water management are currently at the core of the solution to minimize the introduction of harmful aquatic organisms and pathogens.

6.3 Governments are encouraged to include knowledge of duties regarding the control of pollution of the sea by harmful aquatic organisms and pathogens in their training requirements for certificates.

7 Procedures for ships and port States

7.1 Procedures for ships

7.1.1 Every ship that carries ballast water should be provided with a ballast water management plan to assist in the minimization of transfer of harmful aquatic organisms and pathogens. The intent of the plan should be to provide safe and effective procedures for ballast water management.

7.1.2 The ballast water management plan should be specific to each ship.

7.1.3 The ballast water management plan should be included in the ship's operational documentation. Such a plan should address, *inter alia*:

- relevant parts of these Guidelines;
- approval documentation relevant to treatment equipment;
- an indication of records required; and
- the location of possible sampling points.

7.2 Procedures for port States

7.2.1 Reception and treatment facilities should be made available for the environmentally safe disposal of ballast tank sediments.

7.2.2 Discharge of ship's ballast water into port reception and/or treatment facilities may provide an acceptable means of control. Port State authorities wishing to utilize this strategy should ensure that the facilities are adequate.

8 Recording and reporting procedures

8.1 Procedures for ships

8.1.1 Where a port State authority requires that specific ballast water procedures and/or treatment option(s) be undertaken, and due to weather, sea conditions or operational impracticability such action cannot be taken, the master should report this fact to the port State authority as soon as possible and, where appropriate, prior to entering seas under its jurisdiction.

8.1.2 To facilitate the administration of ballast water management and treatment procedures on board each ship, a responsible officer should be appointed to maintain appropriate records and to ensure that ballast water management and/or treatment procedures are followed and recorded.

8.1.3 When taking on or discharging ballast water, as a minimum, the dates, geographical locations, ship's tank(s) and cargo hold's ballast water temperature and salinity as well as the amount of ballast water loaded or discharged should be recorded. A suitable format is shown in appendix 1. The record should be made available to the port State authority.

8.1.4 The location and suitable access points for sampling ballast or sediment should be described in the ship's ballast water management plan. This will allow crew members to provide maximum assistance when officers of the port State authority require a sample of the ballast water or sediment.

8.2 Procedures for port States

8.2.1 Consistent with 5.2 above, port States should provide ships with the following information:

- details of their requirements concerning ballast water management;
- location and terms of use of alternative exchange zones;
- any other port contingency arrangements; and
- the availability, location, capacities of and applicable fees relevant to reception facilities that are being provided for the environmentally safe disposal of ballast water and associated sediment.

8.2.2 To assist ships in applying the precautionary practices described in 9.1.1 below, port States should inform local agents and/or the ship of areas and situations where the uptake of ballast water should be minimized, such as:

- areas with outbreaks, infestations or known populations of harmful organisms and pathogens;
- areas with current phytoplankton blooms (algal blooms, such as red tides);

- nearby sewage outfalls;
- nearby dredging operations;
- when a tidal stream is known to be the more turbid; and
- areas where tidal flushing is known to be poor.

9 Ships' operational procedures

9.1 Precautionary practices

9.1.1 Minimizing uptake of harmful aquatic organisms, pathogens and sediments

When loading ballast, every effort should be made to avoid the uptake of potentially harmful aquatic organisms, pathogens and sediment that may contain such organisms. The uptake of ballast water should be minimized or, where practicable, avoided in areas and situations such as:

- areas identified by the port State in connection with advice relating to 8.2.2 above;
- in darkness when bottom-dwelling organisms may rise up in the water column;
- in very shallow water; or
- where propellers may stir up sediment.

9.1.2 Removing ballast sediment on a timely basis

Where practicable, routine cleaning of the ballast tank to remove sediments should be carried out in mid-ocean or under controlled arrangements in port or dry dock, in accordance with the provisions of the ship's ballast water management plan.

9.1.3 Avoiding unnecessary discharge of ballast water

If it is necessary to take on and discharge ballast water in the same port to facilitate safe cargo operations, care should be taken to avoid unnecessary discharge of ballast water that has been taken up in another port.

9.2 Ballast water management options

9.2.1 Ballast water exchange

Near-coastal (including port and estuarine) organisms released in mid-ocean, and oceanic organisms released in coastal waters, do not generally survive.

When exchanging ballast at sea, guidance on safety aspects of ballast water exchange as set out in appendix 2 should be taken into account. Furthermore, the following practices are recommended:

- where practicable, ships should conduct ballast exchange in deep water, in open ocean and as far as possible from shore. Where this is not possible, requirements developed within regional agreements may be in operation, particularly in areas within 200 nautical miles from shore. Consistent with 9.1.2 above, all of the ballast water should be discharged until suction is lost, and stripping pumps or eductors should be used if possible;
- where the flow-through method is employed in open ocean by pumping ballast water into the tank or hold and allowing the water to overflow, at least three times the tank volume should be pumped through the tank;
- where neither form of open ocean exchange is practicable, ballast exchange may be accepted by the port State in designated areas; and
- other ballast exchange options approved by the port State.

9.2.2 Non-release or minimal release of ballast water

In cases where ballast exchange or other treatment options are not possible, ballast water may be retained in tanks or holds. Should this not be possible, the ship should only discharge the minimum essential amount of ballast water in accordance with port States' contingency strategies.

9.2.3 Discharge to reception facilities

If reception facilities for ballast water and/or sediments are provided by a port State, they should, where appropriate, be utilized.

9.2.4 Emergent and new technologies and treatments

9.2.4.1 If suitable new and emergent treatments and technologies prove viable, these may substitute for, or be used in conjunction with, current options. Such treatments could include thermal methods, filtration, disinfection including ultraviolet light, and other such means acceptable to the port State.

9.2.4.2 Results concerning the application and effectiveness of new ballast water management technologies and associated control equipment should be notified to the Organization with a view to evaluation and incorporation, as appropriate, into these Guidelines.

10 Port State considerations

The following is provided for the guidance of port State authorities in the implementation of their ballast water management programme, and to assess risks in relation to the ballast water containing harmful aquatic organisms and pathogens.

10.1 Highly disparate conditions between uptake and discharge ports

Significantly different conditions may exist between port(s) of origin and the port in which ballast water is discharged. Examples include freshwater ballast being released into highly saline ports. There may be organisms capable of surviving such extreme transfers; however, there is a lower probability of species establishment under such transport events.

10.2 Ballast water age

The length of time during which ballast water is within an enclosed ballast tank may also be a factor in determining the number of surviving organisms, because of the absence of light, decreasing nutrients and oxygen, changes of salinity and other factors. However, the maximum length of survival of organisms in ballast water varies, and in many cases is not known. Water of an age of 100 days should be considered the minimum for applying this consideration. Ballast water and sediments may contain dinoflagellate cysts and other organisms capable of surviving for a much longer length of time.

10.3 Presence of target organisms

10.3.1 Under certain circumstances it may be possible to determine if one or more target species are present in the water of a specific port and have been ballasted in a ship. In these circumstances, the receiving port State authority may invoke management measures accordingly. Even if such target species are not present, however, it should be noted that the ship may still be carrying many untargetted species which, if released in new waters, could be potentially harmful.

10.3.2 Port States are encouraged to carry out biological baseline surveys in their ports and to disseminate the results of their investigations.

11 Enforcement and monitoring by port states

11.1 Consistent with the precautionary approach to environmental protection, these Guidelines can apply to all ships unless specifically exempted by a port State authority within its jurisdiction. In accordance with 5.2 above, port State authorities should inform the Organization on how the Guidelines are being applied.

11.2 Member States have the right to manage ballast water by national legislation. However, any ballast discharge restrictions should be notified to the Organization.

11.3 In all cases, a port State authority should consider the overall effect of ballast water and sediment discharge procedures on the safety of ships and those on board. Guidelines will be ineffective if compliance is dependent upon the acceptance of operational measures that put a ship or its crew at risk. Port States should not require any action of the master which imperils the lives of seafarers or the safety of the ship.

11.4 It is essential that ballast water and sediment management procedures be effective as well as environmentally safe, practicable, designed to minimize costs and delays to the ship, and based upon these Guidelines whenever possible.

11.5 Any instructions or requirements of a ship should be provided in a timely manner and be clear and concise.

11.6 Port States should on request provide a visiting ship with any requested information relative to ballast water management and its potential effects with respect to harmful aquatic organisms and pathogens.

11.7 Any enforcement or monitoring activities should be undertaken in a fair, uniform and nationally consistent manner at all ports within the port State. Where there are compelling reasons whereby nationally consistent procedures cannot be followed, then deviations should be reported to the Organization.

11.8 Compliance monitoring should be undertaken by port State authorities by, for example, taking and analysing ballast water and sediment samples to test for the continued survival of harmful aquatic organisms and pathogens.

11.9 Where ballast water or sediment sampling for compliance or effectiveness monitoring is being undertaken, port State authorities should minimize delays to ships when taking such samples.

11.10 When sampling for research or compliance monitoring, the port State authority should give as much notice as possible to the ship that sampling will occur, to assist in planning staffing and operational resources.

11.11 The master has a general obligation to provide reasonable assistance for the above monitoring which may include provision of officers or crew, provision of the ship's plans, records pertaining to ballast arrangements and details concerning the location of sampling points.

11.12 Sampling methods for research and monitoring is the responsibility of the individual port State. The Organization welcomes information on new or innovative methods of sampling and/or analysis, and any relevant information should be provided to

11.13 Port State authorities should indicate to the master or responsible officer the purpose for which a sample is taken (i.e., monitoring, research or enforcement). Results of analyses of samples should be made available to ship's operators on request.

11.14 Port State authorities may sample or require samples to analyse ballast water and sediment, before permitting a ship to proceed to discharge its ballast water in environmentally sensitive locations. In the event that harmful aquatic organisms or pathogens are found to be present in the samples, a port State's contingency strategy may be applied.

12 Future considerations in relation to ballast water exchange

12.1 Research needs

Operational measures such as ballast water exchange may be appropriate in the short term; however, there is a clear need for further research. These Guidelines should be revised and adjusted in the light of results concerning new ballast water management options.

12.2 Long-term evaluation of safety aspects in relation to ballast water exchange

Recognizing the need to evaluate the hazards and potential consequences for various types of ships and operations, interested parties should carry out detailed studies and provide information relevant to:

- experience gained from carrying out ballast water exchange at sea, including any samples/model procedures;
- operational precautions and procedures implemented to avoid potential hazards and consequences that may arise during the ballast water exchange at sea;
- an evaluation of the safety margins between the actual metacentric height and stresses versus the allowable seagoing limits specified in the approved trim and stability booklet and loading manual, relevant to different types of ships and loading conditions;
- any hazards which may arise due to human element issues relative to the responsible execution of ballast water exchange at sea in a manner which may not be fully prudent;
- operational procedures carried out prior to initiating the ballast water exchange at sea and check points during the exchange;
- the extent of training and management necessary to ensure that the process of ballast water exchange at sea is effectively monitored and controlled on board;
- plan of action to incorporate any unique procedures should an emergency occur which may affect the exchange of ballast water at sea; and
- the decision-making process, taking into account relevant safety matters, including ship's position, weather conditions, machinery performance, ballast system inspection and maintenance, crew safety and availability.

13 Ballast system design

Builders, owners and classification societies should take these Guidelines into consideration when designing new ships or modifying existing ships.

APPENDIX 1 (to IMO Assembly resolution))

[IMO format for a ballast water reporting form, for use by ships when reporting to a port State.
This form is reproduced in section 9 of the Model Plan, together with some later explanatory notes.]

APPENDIX 2 (to IMO Assembly resolution))

GUIDANCE ON SAFETY ASPECTS OF BALLAST WATER EXCHANGE AT SEA

1 Introduction

1.1 This document is intended to provide guidance on the safety aspects of ballast water exchange at sea. The different types of ships which may be required to undertake ballast water exchange at sea make it presently impractical to provide specific guidelines for each ship type. Shipowners are cautioned that they should consider the many variables that apply to their ships. Some of these variables include type and size of ship, ballast tank configurations and associated pumping systems, trading routes and associated weather conditions, port State requirements and manning.

1.2 Ballast water exchange at sea procedures contained in relevant management plans should be individually assessed for their effectiveness from the environmental protection point of view as well as from the point of view of their acceptability in terms of structural strength and stability.

1.3 In the absence of a more scientifically based means of control, exchange of ballast water in deep ocean areas or open seas currently offers a means of limiting the probability that fresh water or coastal aquatic species will be transferred in ballast water. Two methods of carrying out ballast water exchange at sea have been identified:

- .1 the sequential method, in which ballast tanks are pumped out and refilled with clean water; and/or
- .2 the flow-through method, in which ballast tanks are simultaneously filled and discharged by pumping in clean water.

2 Safety precautions

2.1 Ships engaged in ballast water exchange at sea should be provided with procedures which account for the following, as applicable:

- .1 avoidance of over and under-pressurization of ballast tanks;
- .2 free surface effects on stability and sloshing loads in tanks that may be slack at any one time;
- .3 admissible weather conditions;
- .4 weather routing in areas seasonably affected by cyclones, typhoons, hurricanes, or heavy icing conditions;
- .5 maintenance of adequate intact stability in accordance with an approved trim and stability booklet;
- .6 permissible seagoing strength limits of shear forces and bending moments in accordance with an approved loading manual;
- .7 torsional forces, where relevant;
- .8 minimum/maximum forward and aft draughts;
- .9 wave-induced hull vibration;
- .10 documented records of ballasting and/or de-ballasting;
- .11 contingency procedures for situations which may affect the ballast water exchange at sea, including deteriorating weather conditions, pump failure, loss of power, etc.;
- .12 time to complete the ballast water exchange or an appropriate sequence thereof, taking into account that the ballast water may represent 50 % of the total cargo capacity for some ships; and
- .13 monitoring and controlling the amount of ballast water.

2.2 If the flow through method is used, caution should be exercised, since:

- .1 air pipes are not designed for continuous ballast water overflow;
- .2 current research indicates that pumping of at least three full volumes of the tank capacity could be needed to be effective when filling clean water from the bottom and overflowing from the top; and
- .3 certain watertight and weathertight closures (e.g. manholes) which may be opened during ballast exchange, should be re-secured.

2.3 Ballast water exchange at sea should be avoided in freezing weather conditions. However, when it is deemed absolutely necessary, particular attention should be paid to the hazards associated with the freezing of overboard discharge arrangements, air pipes, ballast system valves together with their means of control, and the accretion of ice on deck.

2.4 Some ships may need the fitting of a loading instrument to perform calculations of shear forces and bending moments induced by ballast water exchange at sea and to compare with the permissible strength limits.

2.5 An evaluation should be made of the safety margins for stability and strength contained in allowable seagoing conditions specified in the approved trim and stability booklet and the loading manual, relevant to individual types of ships and loading conditions. In this regard particular account should be taken of the following requirements:

- .1 stability to be maintained at all times to values not less than those recommended by the Organization (or required by the Administration);
- .2 longitudinal stress values not to exceed those permitted by the ship's classification society with regard to prevailing sea conditions; and
- .3 exchange of ballast in tanks or holds where significant structural loads may be generated by sloshing action in the partially filled tank or hold to be carried out in favourable sea and swell conditions so that the risk of structural damage is minimized.

2.6 The ballast water management plan should include a list of circumstances in which ballast water exchange should not be undertaken. These circumstances may result from critical situations of an exceptional nature, force majeure due to stress of weather, or any other circumstances in which human life or safety of the ship is threatened.

3 Crew training and familiarization

3.1 The ballast water management plan should include the nomination of key shipboard control personnel undertaking ballast water exchange at sea.

3.2 Ships' officers and ratings engaged in ballast water exchange at sea should be trained in and familiarized with the following:

- .1 the ship's pumping plan, which should show ballast pumping arrangements, with positions of associated air and sounding pipes, positions of all compartment and tank suction and pipelines connecting them to ship's ballast pumps and, in the case of use of the flow through method of ballast water exchange, the openings used for release of water from the top of the tank together with overboard discharge arrangements;
- .2 the method of ensuring that sounding pipes are clear, and that air pipes and their non-return devices are in good order;
- .3 the different times required to undertake the various ballast water exchange operations;
- .4 the methods in use for ballast water exchange at sea if applicable with particular reference to required safety precautions; and
- .5 the method of on-board ballast water record keeping, reporting and recording of routine soundings.

SECTION 11

SUMMARIES OF EXISTING NATIONAL, REGIONAL OR LOCAL QUARANTINE REQUIREMENTS FOR BALLAST WATER MANAGEMENT.

Information shown :

1. Country or locality
2. Monitoring Authority
3. Ports Affected
4. Ships Affected
5. Implementation
6. Date of Start
7. Methods Acceptable
8. Are unwanted aquatic organisms or pathogens defined ?
9. Are uptake control measures specified ?
10. What sampling is required ?
11. What records are required
12. What procedure must be undertaken if *en route* treatment or exchange is not possible ?
13. What procedures should be undertaken if ballast is found to be unacceptable after testing?
14. Further information.

NATIONAL REQUIREMENT

Country: Australia

National Monitoring Authority: Australian Quarantine and Inspection Service.

Ports affected: All

Ships affected: All ships entering Australian ports from overseas territories. No exceptions specified.

Implementation Voluntary compliance, but mandatory reporting using form opposite, and mandatory payment of a ballast water levy. Ballast water management (eg. exchange in mid-ocean) will become compulsory on completion of legislation during 2000.

Date of start: 1992

Methods acceptable:

Ballast water exchange in deep ocean areas:

- Tanks to be drained until pump suction is lost.
- Flow through method with 3 x tank volume pumped through.
- Compliance regime in agreement with AQIS

Other in-tank treatment agreed with AQIS (only AQIS heat treatment method approved as yet for cross equatorial voyages. Further information available from AQIS).

Unwanted aquatic organisms or pathogens: Target list available from AQIS. Sediment unwelcome.

Uptake control measures:

Minimise uptake of silt.

Where practicable, avoid taking ballast:

- in shallow water,
- in vicinity of dredging operations,
- where there is a known outbreak of disease communicable through ballast water,
- where phytoplankton blooms are occurring.

Sampling required: Targeted, random and mandatory, under supervision of AQIS officer.

Records and reports required: Record time, location, volume and salinity of all ballast water loaded, exchanged at sea, and discharged. Report to be made before arrival, using ballast water reporting form, and sent with AQIS Quarantine Declaration for Vessels.

Procedures if en route management is not possible:

1. Normal discharge based on risk assessment taking into account type of vessel, origin, risk factors at port of entry, eg. fish farms.
2. Withholding discharge until analysis of samples found to be free of harmful organisms.
3. Ship proceed to designated area or open sea to exchange ballast.

Procedure if ballast water found to be unacceptable after sampling:

Ship proceed to designated area or open sea to exchange ballast.

For further information refer to: AQIS Australian Ballast Water Management Guidelines, and IMO Resolution A.868(20). For those with access to the Internet, comprehensive and up-to-date guidance can be obtained on <http://www.aqis.gov.au>



- ♦ TO BE COMPLETED BY ALL VESSELS >25 METRES AND TO BE FORWARDED TO AQIS PRIOR TO VESSEL'S FIRST PORT ARRIVAL.
- ♦ MUST ACCOMPANY AQIS QUARANTINE DECLARATION FOR VESSELS FORM.

1. DO YOU INTEND DISCHARGING ANY BALLAST WATER IN AN AUSTRALIAN PORT? TICK THE BOX

YES ☐ - complete questions 2, 3, 4, 5, 6, 7 and 8

NO ☐ - complete question 2, 3, 4, 7 and 8

2. VESSEL INFORMA TIONNam e:	IMO/(Lloyds) No.:	Arrival Date:
Type:	Gross Tonnage:	Arrival Port:
Manager:	Agent:	Next Ports in Australia:

3. BALLAST WATER

Total Ballast on Board (Metric tonnes):
Total Ballast Capacity (Metric tonnes):
Total Number of Ballast Tanks:

4. LAST THREE (3) PORTS, DATES AND COUNTRIES OF BALLAST WATER UPTAKE

(i) Last PORT and DATE:	Country:
(ii) 2nd Last PORT and DATE:	Country:
(iii) 3rd Last PORT and DATE:	Country:

5. **BALLAST WATER HISTORY ON PAGE 2** RECORD ALL TANKS THAT WILL BE DISCHARGED IN AUSTRALIAN PORTS FOR CURRENT VOYAGE ON PAGE 2 (ATTACHED) - PLEASE SEND BOTH PAGES TOGETHER

6. IF EXCHANGES WERE NOT CONDUCTED OR NOT EXCHANGED FULLY IN ANY OF THE TANKS/HOLDS LISTED IN QUESTION FIVE, PLEASE STATE REASON WHY NOT

7. IS THERE A PLAN FOR BALLAST WATER MANAGEMENT ON BOARD? TICK THE BOX YES ☐ NO ☐ HAS THIS BEEN IMPLEMENTED? TICK THE BOX YES ☐ NO ☐

8. OFFICER'S DECLARATION: NAME (PRINT) _____ RANK: _____

OFFICER'S SIGNATURE: _____ DATE: ____/____/____

IF YOU HAVE VISITED IN THE LAST THREE (3) MONTHS, REPORT DATE BALLAST WATER LEVY LAST PAID: _____
Note: Masters (or Delegated Officer) who willfully make a false statement, may be liable to a significant fine and/or imprisonment under Australian Law



Commonwealth of Australia Quarantine Act 1908

(DATE OF EFFECT: 1 MAY 1999)

◆ THIS COMPLETED FORM MUST BE ATTACHED TO PAGE 1 BEFORE SUBMISSION

(QUESTION 5. CONT'D) VESSEL INFORMATION:

Name:	IMO/(Lloyds) No.:
-------	-------------------

[illegible]

BALLAST WATER TANK CODES: Forepeak = FP; Aftpeak = AP; Bottom = B; Double Bottom = DB; Wing = WT; Topside = TS; Cargo Hold = CH; Other (specify) = O

OFFICER'S DECLARATION: NAME (PRINT) _____ RANK: _____

OFFICER'S SIGNATURE: _____ DATE: ____/____/____

Note: Masters (or Delegated Officer) who wilfully make a false statement, may be liable to a significant fine and/or imprisonment under Australian Law

RETURN TO PAGE 1

AQIS - BALLAST WATER REPORTING FORM

Quarantine Act 1908

DATE OF EFFECT 1 MAY 1999

**TO BE COMPLETED BY ALL VESSELS GREATER THAN 25 METRES NOT EQUIPPED WITH A FAX
AND TO BE PROVIDED TO AQIS PRIOR TO VESSEL'S FIRST AUSTRALIAN PORT ARRIVAL.**

MUST ACCOMPANY AQIS QUARANTINE DECLARATION FOR VESSELS FORM.

Please telex your answers only in the following order and under the following headings. It is only necessary to type the number and letter preceding the question and to provide the answers.

1. DO YOU INTEND DISCHARGING ANY BALLAST WATER IN AN AUSTRALIAN PORT?

Answer by writing YES or NO

If yes - refer to questions 2, 3, 4, 5, 6, 7 AND 8

If no - refer to 2, 3, 4, 7 AND 8 only

2. VESSEL INFORMATION

2A Name

2B Type

2C Manager

2D IMO/Lloyds No.

2E Gross tonnage

2F Agent

2G Arrival Date

2H Arrival Port

2I Next Port/s in Australia

3. BALLAST WATER

3A Total Ballast on Board in metric tonnes

3B Total Ballast Capacity in metric tonnes

3C Total Number of Ballast Tanks

4. LAST THREE (3) PORTS, DATES AND COUNTRIES OF BALLAST WATER UPTAKE

4Ai Port (Last Port), Date, Country

4Bii Port (2nd Last Port), Date, Country

4Ciii Port (3rd Last Port), Date, Country

5. BALLAST WATER HISTORY

Record requested details for all tanks that will be discharged in Australian ports for current voyage.

This section must be completed separately for each tank that will be discharged in Australian waters (unless tank sizes and ballast water volumes are identical). Answer all questions for each tank in Section 5 before moving onto Section 6.

5A Tank/Hold

5B Ballast Water Source

5Bi Date of Uptake DDMMYY

5Bii Port Name, or if not in port, give Lat. and Long. (DEGREES ONLY, NO MINUTES)

5Biii Vol. Taken Up (in metric tonnes)

5C BW Exchange

5Ci Exchange method was empty-refill OR flow-through. Answer by listing one of these methods.

5Cii Date/s of exchange (DDMMYY)

5Ciii Start Point Lat. and Long. (DEGREES ONLY, NO MINUTES)

5Civ End Point Lat. and Long. (DEGREES ONLY, NO MINUTES)

5Cv Volume Exchanged (in metric tonnes)

5Cvi % Exchange (percentage of original ballast volume exchanged)

5D BW Discharge - best estimate of volume to be discharged

5Di Australian Port/s of Discharge

5Dii Expected Date/s of Discharge (DDMMYY)

5Diii Expected Volume of Discharge (in metric tonnes)

BALLAST WATER TANK CODES Full Tank-F.
Forepeak-FP. Aftpeak-AP. Double Bottom-DB.
Wing-WT. Topside-TS. Cargo Hold-CH. Other - specify.

6. REASONS FOR FAILURE TO EXCHANGE

If exchanges were not conducted in any of the tanks or holds listed above, please list tank/hold and state reason why not. This Section MUST be completed if mid-ocean exchange was not achieved.

7. BALLAST WATER MANAGEMENT PLANS

7A Plan for ballast water management on board, write YES or NO

7B Has this been implemented, write YES or NO

8. OFFICER'S DECLARATION

8A Responsible officer name and rank

8B Date DDMMYY

IF YOU HAVE VISITED AUSTRALIA IN THE LAST THREE (3) MONTHS, REPORT DATE BALLAST WATER LEVY LAST PAID.

Note - Masters or Delegated Officers who wilfully make a false statement may be liable to a significant fine and/or imprisonment under Australian Law.

AQIS

AUSTRALIAN QUARANTINE AND INSPECTION SERVICE

Department of AGRICULTURE, FISHERIES AND FORESTRY - AUSTRALIA

Instructions for completing the AQIS ballast water reporting form

General

The AQIS Ballast Water Reporting Form must be completed by all international ships before visiting their first Australian port of call, and must be sent to AQIS with the AQIS Quarantine Declaration for Vessels form. The Quarantine Declaration must be completed no more than 24 hours and no less than 12 hours before a ship enters its first Australian port of call. Instructions are provided below for each request on the Ballast Form. **Please provide the date you last paid the Ballast Water Levy if you have visited an Australian Port in the last three months.**

1. Ballast Water Intentions - THIS MUST BE ANSWERED. Do you intend discharging any ballast water in any Australian port?

Tick **YES** if the ship intends discharging ballast water in any Australian port, otherwise tick **NO**.

If the answer to this question is **YES**, then comprehensive information on each ballast tank that will be discharged in any Australian port should be provided in accordance with the requests under section 5, **Ballast Water History**. If ballast water exchange has not been fully undertaken in any of the tanks listed for discharge in an Australian port, then Question 6 **MUST** be completed, giving reasons for not exchanging, and/or not exchanging fully.

If the answer to this question is **NO**, then there is no need to complete the requests for information at Section 5 or 6. Please fill out sections 2, 3, 4, 7 and 8.

Fresh Water: If all tanks intended for discharge are carrying water from freshwater environments, write 'FRESH WATER ONLY'.

2. Vessel Information

This section requires standard ship information.

Name: Print the name of the ship clearly.

Type: List ship type, ie bulk, roro, container, tanker, passenger, oil/bulk ore, general cargo, reefer, etc.

Manager: Print the name of the ship's Manager.

IMO/(Lloyd's) No.: Fill in the ship's unique identification number, as used by the IMO.

Gross Tonnage: Provide the gross tonnage of the ship.

Agent: List the agent used for this voyage. If your ship is visiting more than one Australian port and you propose using different agents in each Australian port, please list all agents in order of Australian first and last port visits.

Arrival Date: Fill in the arrival date for the first Australian port of call. Please use the format DD/MM/YY.

Arrival Port: Write in the name of the intended first Australian port of call.

Next Port/s in Australia: Write in any other ports in Australia that the ship intends visiting after leaving its first Australian port of call. Please list in sequential order of visit.

3. Ballast Water

This section requires information on the expected total ballast carried on board when entering Australian waters, the ship's ballast capacity, and the total number of ballast tanks on the ship including any cargo holds used for ballast on the voyage to Australia.

Total Ballast on Board (in metric tonnes): What is the total volume of ballast water on board upon arrival at the ship's first Australian port of call.

Total Ballast Capacity (in metric tonnes): What is the maximum volume of ballast water that can be carried by this ship.

Total Number of Ballast Tanks: List the total number of ballast tanks on the ship. Include any holds that are used for ballast water.

4. Last Three (3) Ports, Dates and Countries of Ballast Water Uptake

This section requires information on the last three ports and dates of ballast uptake before a ship enters its first Australian port of call. The ports and countries should be listed by **name**. The dates should be expressed in DD/MM/YY.

List the ports as *most recent* port of ballast water uptake at (i), the *second most recent* at (ii), and the *third most recent* at (iii).

Where there has been no uptake of ballast in a port or nearby coastal waters, state "MID-OCEAN UPTAKE ONLY" in each box.

On the telex version of the Ballast Water Reporting Form, list the ports as *most recent* port of ballast water uptake at (4Ai), the *second most recent* at (4Bii), and the *third most recent* at (4Ciii).

5. Ballast Water History

This section **MUST** be completed if you intend discharging ballast water in an Australian port, or ports. It will allow AQIS to determine whether sufficient ballast water exchange has occurred. As the Form is to be forwarded before a ship's arrival in port, the volume of discharge should be estimated. If this estimation changes once a ship has reached port, AQIS should be notified as volumes discharged may be verified by an AQIS officer.

Tanks/Holds: Please list **all ballast tanks and holds** that will be discharged in Australian waters. For each tank completes the questions across the page (see further down for instructions). List each tank on a separate line (unless two tanks, i.e. opposing wing tanks, are **precisely** identical in every detail, eg WT 2 & 4). Use the tank abbreviations listed at the bottom of Section 5 on the form. If there is insufficient space to complete information for each tank in relation to each port of discharge, the Form can be copied and another sheet used for the additional information. In this case it is only necessary to provide the **Ship Name and IMO/Lloyd's No. on a third sheet**, as well as continuing the completion of information under **5. Ballast Water History**.

BW Source

Date of Uptake DDMMYY: Write the date of ballast water uptake. Please use the format DD/MM/YY.

Last Port of Uptake: List the *port* where ballast water was last taken up for the voyage. If ballast water was not taken up at a port, please list the coordinates of uptake using **degrees only (DO NOT USE MINUTES)**.
Vol. Taken Up (in metric tonnes): Record the volume of ballast water uptake.

BW Exchange

THIS MUST BE COMPLETED. Tick method of exchange ie empty/refill AND/OR flow-through for three times flow through method (see Australian Ballast Water Guidelines for details).

Date/s of Exchange DDMMYY: Write in date of ballast water exchange, using the format DD/MM/YY. If exchanges occurred over multiple days, list the range of days over which exchange occurred, using the format DD¹]DD²/MM/YY, where DD¹ is the starting date for exchange and DD² is the finishing date of exchange.

Start Point Lat. Long.: Report location where ballast water exchange began using **degrees only (DO NOT USE MINUTES)**.

End Point Lat. Long.: Report location where ballast water exchange ended using **degrees only (DO NOT USE MINUTES)**.

Volume Exchanged (in metric tonnes): Record the volume of ballast water exchanged.

% Exchange: Use the formula: $\% \text{ Exchange} = \frac{\text{Total volume of refill or flow-through water}}{\text{Original volume of ballast water}} \times 100$

List the volume of ballast water that, in the case of empty/refill, should be as close to 100% as possible. For flow through exchange the volume flowed through the tanks should be three times the volume originally held in the tanks, i.e. this figure should be at least 300%.

BW Discharge

If a ship intends discharging at more than one Australian port, then all ports of discharge must be noted, and best estimates of volumes to be discharged at each port should be entered. *This will require repeat listings of those tanks intended for discharge at more than one Australian Port. If best estimate changes, please submit amended*

Ballast Water Reporting Form to AQIS. Mark it "AMENDED".

Australian Port/s of Discharge: Report intended location, using port name of ballast water discharge. Do not abbreviate port names.

Date/s of Discharge DDMMYY: Write in intended date of ballast water discharge, using the format DD/MM/YY. If discharge will occur over multiple days, list the range of days over which discharge is intended to occur, using the format DD¹]DD²/MM/YY, where DD¹ is the starting date for discharge and DD² is the finishing date of discharge.

Vol. Of Discharge (in metric tonnes): Record the volume of ballast water intended for discharge (in metric tonnes). This should be as accurate an estimation as possible.

6. Reason for Failure to Exchange

This section seeks an explanation for the failure to fully exchange ballast water in mid-ocean of any or all of its tanks intended for discharge in an Australian port. Reasons for failure to exchange may be that exchange was unsafe due to weather, or the structural capacity of the ship. If weather is proposed as a reason for failure to exchange, this may be verified by AQIS using the mid-ocean coordinates travelled by the ship and weather reports. If structural safety is proposed, an AQIS officer may ask to see the ship's ballast water management plan, ISM Plan, or other documentation to verify this.

If exchanges were not conducted in any of the tanks/holds listed above, please state reasons why not: List specific reasons why ballast water exchange was not performed. This applies to *all tanks* being discharged in Australian waters.

7. Ballast Water Management Plans

The *Guidelines for the Control and Management of Ship's Ballast Water to Minimize the Transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens* adopted by the IMO in November 1997, ask that ships carry ballast water management plans on board. This will mean that ballasting processes are well documented and the structural capacity of the ship to exchange ballast in mid-ocean will be verified. The Plan was developed by the

International Chamber of Shipping and Intertanko and a model is available from fax: + 44 171 417 8877, or e-mail: ics@marisec.org.

Ballast water management plan on board. Is there a plan for ballast water management on board this ship as defined under the *IMO Ballast Water Guidelines*⁷ and the *Australian Ballast Water Management Guidelines*? **YOU MUST** tick Yes or No. This Plan was only recently developed by the IMO, and although not a mandatory requirement by Australia, ships are encouraged to develop and maintain on board a ballast water management plan.

Has this been implemented? Was the plan implemented on the voyage to Australian waters? Tick Yes or No.

8. Officer's Declaration

Responsible officer's name and title (printed) and signature: Print name, rank and include signature. Date the form DDMMYY.

Note: Masters or Delegated Officers who wilfully make a false statement may be liable to a significant fine and/or imprisonment under Australian law.

Disclaimer

By accessing the information presented through this media, each user waives and releases the Commonwealth of Australia to the full extent permitted by law from any and all claims relating to the usage of material or information made available through the system. In no event shall the Commonwealth of Australia be liable for any incidental or consequential damages resulting from use of the material. In particular and without limit to the generality of the above, information provided in publications of the Commonwealth Government is considered to be true and correct at the time of publication. Changes in circumstances after time of publication may impact on the accuracy of this information and the Commonwealth Government gives no

⁷Guidelines for the control and Management of Ship's Ballast Water to Minimise the Transfer of Harmful Aquatic Organism and Pathogens', Res. A. 868(20).

*assurance as to the accuracy of any information or
advice contained.*

NATIONAL REQUIREMENT

Country: BRAZIL

National Monitoring Authority: Not known.

Ports affected: All.

Ships affected: All ships bound for a Brazilian port.

Implementation: Mandatory reporting.

Date of start:

Methods acceptable: Not applicable.

Unwanted aquatic organisms or pathogens: Not applicable.

Uptake control measures: Not applicable.

Sampling required: Not known.

Reports and records required: Health Authorities in all Brazilian ports require a standard message from the Master, stating when and where the vessel loaded ballast water, and the quantity on board on arrival. The information to be sent at least 72 hours prior to arrival, in order to obtain "Free Pratique" and to avoid anchoring for inspection.

Procedure if en route management is not possible: Not applicable

Procedure if ballast water found to be unacceptable after sampling:

Not applicable.

For further information refer to: No information available.

NATIONAL REQUIREMENT

Country: CANADA

National Monitoring Authority: Canadian Coast Guard (CCG).

Ports affected: All. For some ports on Pacific coast, further controls exist (see p.54). Note that ships bound for Great Lakes ports should be in compliance with the mandatory ballast water regime of the US Coast Guard.

Ships affected: All ships bound for a Canadian port, and subject to Vessel Traffic Services (ECAREG, NORDREG, CVTS Offshore).

Implementation: Mandatory reporting. Voluntary ballast management, except in Vancouver, Nanaimo and Fraser River, see information on page [66]. (But note that for Great Lakes ports, mandatory US regulations apply past Massena in New York state, USA.)

Date of start: Great Lakes - 1st May 1989. All other ports - 1st April 2000

Methods acceptable:

- Ballast water exchange at sea, as far from land as practicable, in ocean depth greater than 2000 metres.
- Retention on board.
- Discharge to reception facilities.
- Alternatives methods acceptable to Transport Canada Marine Safety.

In exceptional circumstances, when it has not been possible to exchange ballast in mid-ocean, alternative exchange zones may be utilised. Consult appropriate Vessel Traffic Services Centre as shown below

Unwanted aquatic organisms or pathogens: Not defined, but sediment unwelcome.

Uptake control measures: As indicated in section 9.1.1 of Annex to IMO resolution A.868(20). When pumping out ballast tanks during exchange, the pump should be run until it loses suction.

Sampling required: None required by ship. Samples of ballast water may be taken by local authorities to assess the effectiveness of the guidelines.

Reports and records required: Use the IMO Ballast Water Reporting Form shown on p.30, with additional Question 6, "Canadian Guidelines for the Control of Ballast Water Discharge from Ships in Waters under Canadian Jurisdiction are on board? : Yes or No."

A completed copy must be sent by fax, or other method:

- By ships bound for ports in Eastern Canada, the Great Lakes or St. Lawrence River west of 63°W, to ECAREG on telephone 001 902 426 4956, fax 001 902 426 4483, or Telex 019 22510.
- By ships bound for ports in Eastern Canada north of 60°N, to NORDREG on telephone 001 867 979 5724 or fax. 001 867 979 4238.
- By ships bound for ports on the west coast of Canada, to Western Canada VTS on telephone 001 604 666 6011 or fax. 001 604 666 8453.

All ships must be prepared to provide the following information to the Marine Communication and Traffic Services Centre, as part of the MCTS interrogative: Whether a ballast water reporting form has been submitted to the appropriate agency; whether ballast water is being carried; whether the ship has its own ballast water management plan; whether the BWMP has been certified by a class society or the flag administration; whether ballast water management procedures have been performed prior to entering Canada's EEZ. If the previous answer is

negative: the reason for non-performance; and what procedures are proposed to protect Canada's waters prior to discharge of ballast.

If ballast exchange at sea has been performed, records should be maintained of pumping times and rates, so that effectiveness can be established.

Procedure if en route management is not possible:

Nothing in the Canadian guidelines should be construed as an infringement on the responsibility of a ship's master for the stability and safety of the ship.

Procedure if ballast water found to be unacceptable after sampling:

Not applicable.

For further information refer to:

Canadian Guidelines for the Control of Ballast Water Discharge from Ships in Waters under Canadian Jurisdiction. **Note that special rules apply to ships departing from ports in Lake Superior, with ballast water that has been taken up in Lake Superior.**

NATIONAL REQUIREMENT

Country: Chile

National Monitoring Authority: Chilean Navy; Division for Maritime Territory and the Merchant Marine, Maritime Safety and Operations Department.

Ports affected: All

Ships affected: All ships coming from abroad, ballasted with sea water. No exceptions are listed.

All ships coming from zones affected by cholera or by any similar contagious epidemic.

Implementation: Mandatory application.

Date of start: 10 August 1995

Methods acceptable:

Ballast water exchange in deep water. Entries in bridge and engine room logbooks, showing geographical co-ordinates, amount replaced and what percentage of total ballast capacity it represents.

Unwanted aquatic organisms or pathogens: Not defined.

Uptake control measures: None specified.

Sampling required: Not defined.

Records required: Log book entry as above.

Procedures if en route management is not possible:

In-tank treatment prior to discharge. Addition of 100 grams of powdered sodium hypochlorite, or 14 grams of powdered calcium hypochlorite, per tonne of ballast water, ensuring thorough mixing, and then allowing 24 hours before beginning to deballast.

Procedure if ballast water found to be unacceptable after sampling:

Not known.

For further information refer to: Chilean Declaration DGTM. and MM. ORD. NO. 12600/228 VRS. Order for Preventative Measures to Avoid Transmission of Harmful Organisms and Epidemics by Ballast Water. 10th August 1995

NATIONAL REQUIREMENT

Country: Israel

National Monitoring Authority: Ministry of Transport, Administration of Shipping and Ports.

Ports affected: All

Ships affected: All ships destined for Israeli ports, wishing to pump out ballast water while in port or while navigating along the coast of Israel. No exceptions are listed.

Implementation: Mandatory application.

Date of start: 15 August 1994

Methods acceptable:

Ballast water that has not been taken on in open ocean, must be exchanged in open ocean, beyond any continental shelf or fresh water current effect. Masters will be requested to provide ships' inspectors (pilots) with a completed ballast water exchange report.

Ships bound for Eilat must exchange outside of the Red Sea, when practicable. Ships bound for Mediterranean ports must exchange in the Atlantic Ocean when practicable.

Unwanted aquatic organisms or pathogens: Not defined.

Uptake control measures: None specified.

Sampling required: Not defined.

Records required: Israel has issued a format for recording the status of ballast. A copy is shown on page [].

Procedures if en route management is not possible:

Retention on board.

Procedure if ballast water found to be unacceptable after sampling:

Retention on board.

For further information refer to:

Israel Notice to Mariners No. 4/96 dated 19th April 1996.

Israel
Ballast Water Exchange

VESSEL NAME		PORT OF REGISTRY		OFFICIAL NUMBER	
OVERALL LENGTH	BEAM	MOULDED DEPTH	PRESENT DRAFT FWD _____ AFT _____		
OWNERS			AGENTS		
CARGO			LOADING TONNAGES) PORT(S) (WITH		
DATES					
<p>WILL VESSEL DEBALLAST DURING THIS CALL IN ISRAELI PORTS Y / N</p> <p>IF YES SPECIFY UNITS M³/MT/LT/ST/</p> <p>_____</p>					
FULL BALLAST CAPACITY (TONNES):			DISTRIBUTION (TANK NO. AND CAPACITY)		
<p>WHERE WAS BALLAST TAKEN ON? (INCLUDE DATE)</p> <p>LOCATION _____ DATE _____ 19 _____</p> <p>LOCATION _____ DATE _____ 19 _____</p>					
<p>WAS BALLAST EXCHANGED DURING VOYAGE</p> <p>NO _____ YES _____</p>					
<p>IF YES PLEASE INDICATE DATE AND LOCATION</p> <p>LOCATION _____ DATE _____ 19 _____</p> <p>LOCATION _____ DATE _____ 19 _____</p>					

MASTER'S NAME (PRINT)	MASTER'S SIGNATURE
PLACE: DATE _____ 19 _____	SHIP'S STAMP

NATIONAL REQUIREMENT

Country: New Zealand.

National Monitoring Authority: New Zealand Ministry of Fisheries.

Ports affected: All

Ships affected: All ships entering New Zealand territorial seas carrying ballast water loaded within the territorial water of another country. No exceptions are listed.

Implementation: Compliance with guidelines requiring mid-ocean exchange of ballast water. An import health standard for ballast water came into effect on 30 April 1998, applying to ballast water loaded in another country and due for discharge in New Zealand. It requires that ballast water to be discharged has been exchanged in mid-ocean.

Use of reporting form prior to arrival in first New Zealand port, and on departure from final New Zealand port, is mandatory. Examples of the arrival and departure forms are given opposite.

Date of start: 1996. Mandatory measures from 30 April 1998.

Methods acceptable:

1. Ballast water exchange in deep water.
2. Use of fresh water in ballast tanks (<2.5ppt NaCl).
3. Use of approved on-shore treatment facility (none approved yet).
4. Use of approved in-tank treatment (none approved yet).
5. Discharge into an approved low risk zone (none approved yet).

Unwanted aquatic organisms or pathogens: Not defined.

Uptake control measures: None specified. However, masters are expected to use their discretion and care when loading ballast water, avoiding where possible, taking ballast in shallow water, in areas where there is known to be active algal blooms or an outbreak of any disease communicable through ballast water, and in the vicinity of dredging operations.

Sampling required: Not defined.

Records required: Location and volume of ballast water loaded in other port;
location, volume, method and duration of exchange at sea;
location, volume and date of discharge in New Zealand.

Procedures if en route management is not possible: Until other treatment options are available, discharge will be permitted if it can be shown that weather conditions and/or vessel design precluded safe exchange, and the ballast water for discharge was not loaded in an area listed in Annex 1 of the Import Health Standard (currently Tasmania and Port Philip Bay, Australia).

For further information refer to:

New Zealand Import Health Standard for Ballast Water from All Countries.

New Zealand Ballast Water and Ships Hull De-fouling: a Government Strategy
January 1998.

Insert New Zealand reporting form here

Two pages on MS Excel document

NATIONAL REQUIREMENT

Country: U.S.A. (Note that this includes all States, Puerto Rico, the US Virgin Islands, Guam, American Samoa and US Trust Territory of the Pacific Islands.)

National Monitoring Authority: US Coast Guard (USCG).

Ports affected: All ports, including ports in the Great Lakes and Hudson River above the George Washington Bridge. (*But see State of California for further legislation, page [..].*)

Ships affected:

A. All ships with ballast tanks, bound for the Great Lakes and / or the Hudson River above the George Washington Bridge and entering from outside the US and Canadian Exclusive Economic Zones (EEZ), or which took on new ballast in a North American port after entering the EEZ..

B. All ships with ballast tanks, that operate in other waters of the United States, but with following exemptions:

- crude oil tankers engaged in US coastwise trade (ie. exclusively between U.S ports).
- passenger ships equipped with, and correctly operating, treatment systems designed to kill aquatic organisms in ballast water, unless the USCG has determined that the system is less effective than ballast water exchange at sea.

Implementation:

A. Mandatory ballast water management, record-keeping and reporting

B. Mandatory record-keeping and reporting, but ballast water management is voluntary at present.

Date of start:

Great Lakes – May 1993; Hudson River – December 1994; all other ports – July 1999

Methods acceptable:

- Exchange ballast water at sea, before entering the U.S. exclusive economic zone (EEZ), in an area at least 200 miles from shore and a depth of more than 2000 metres.
- Retain ballast water on board ship.
- Employ an environmentally sound alternative ballast water management practice approved in advance by the USCG. (Send requests to Commandant, United States Coast Guard, 2100 2nd Street, Southwest, Room 2100; Washington DC 20593-0001, USA.)
- Discharge ballast water to an approved reception facility.
- Complete ballast water exchange in an alternative designated area approved in advance by the USCG Captain of the Port (COTP).

Unwanted aquatic organisms or pathogens: Not defined.

Uptake control measures:

- Avoid uptake (or discharge) in areas within or directly affecting marine sanctuaries, marine preserves, marine parks or coral reefs.
- Minimise or avoid uptake in areas known to have infestations or populations of harmful organisms or pathogens, near sewage outfalls or dredging operations, where tidal flushing is known to be poor or when a tidal stream is known to be more turbid, in darkness when bottom dwelling organisms are known to rise in the water column, or where propellers may stir up sediment.

Sampling required: The USCG may sample ballast water and sediment, examine documents, and make appropriate enquiries to assess compliance.

Records and reports required: The US has issued a format for recording the status of ballast and ballast tanks on arrival, as shown [opposite]. A copy of completed forms must be kept on board for at least two years. A report must be made on each call, containing the information, as follows:

- a ship bound for the Great Lakes must fax the information to the Captain of the Port (COTP) Buffalo (001-315-764-3283), at least 24 hours in advance;
- a ship bound for the Hudson River above the George Washington Bridge must fax the information to the COTP New York (001-718-354-4249) before the ship enters U.S. waters (12 miles from the baseline).
- a ship calling at other United States ports must, before departing from the first port of call in the U.S., either fax the information to the Commandant USCG (001-301-261-4319) or mail the information to USCG, c/o NBIC, Smithsonian Environmental Research Centre, PO Box 28, Edgewater, MD 21037-0028, USA. For ships able to use the Internet, this form can be completed and the information transmitted electronically (submitted on-line) to the National Ballastwater Information Clearinghouse (NBIC) using www.serc.si.edu/invasions/ballast/bwform.htm.

In each case, if the information submitted subsequently changes, an amended form must be submitted to the same authority before the ship clears U.S. waters.

Procedure if en route management is not possible:

For "Ships affected A", only:

- Retain ballast water on board.
- Complete ballast water exchange in alternative designated areas approved in advance by the USCG Captain of the Port.
- Alternative ballast water management practices approved in advance by the USCG.

Procedure if ballast water found to be unacceptable after sampling

Action required by ship not known, but note that failure to comply with mandatory provisions, and knowingly making a false declaration, may result in prosecution. In addition, the USCG may request US Customs to withhold or revoke the clearance required by 46 USC app.91 of any owner or operator of a ship not in compliance with these regulations.

For further information refer to:

- US Code of Federal Regulations (33 CFR Part 151, Subparts C and D).
- US Non-indigenous Invasive Species Act (1996 ?)
- Aquatic Nuisance Prevention and Control Act (16 US Code 4701, et seq)
- Commandant, United States Coast Guard, 2100 2nd Street, Southwest, Room 2100; Washington DC 20593-0001. (Telephone 001-202-267-0500)

From July 1999, the US Coast Guard will be monitoring all ships to gauge compliance. After two or three years, a report will be made, containing a recommendation as to whether the requirement for ballast water management should be made mandatory for ships calling at all U.S. ports

BALLAST WATER REPORTING FORM

IS THIS AN AMENDED BALLAST REPORTING FORM? YES ☐ NO ☐

1. VESSEL INFORMATION

2. VOYAGE INFORMATION

3. BALLAST WATER USAGE AND CAPACITY

Vessel Name:	Arrival Port:		Specify Units Below (m ³ , MT, LT, ST)		
IMO Number:	Arrival Date:		Total Ballast Water on Board:		
Owner:	Agent:		Volume	Units	No. of Tanks in Ballast
Type:	Last Port:	Country of Last Port:			
GT:			Total Ballast Water Capacity:		
Call Sign:	Next Port:	Country of Next Port:	Volume	Units	Total No. of Tanks on Ship
Flag:					

4. BALLAST WATER MANAGEMENT

Total No. Ballast Water Tanks to be discharged:

Of tanks to be discharged, how many:

Underwent Exchange:

Underwent Alternative Management:

Please specify alternative method(s) used, if any:

If no ballast treatment conducted, state reason why not:

Ballast management plan on board? YES ☐ NO ☐

Management plan implemented? YES ☐ NO ☐

IMO ballast water guidelines on board [res. A.868(20)]? YES ☐ NO ☐

5. BALLAST WATER HISTORY: Record all tanks to be deballasted in port state of arrival; IF NONE, GO TO #6 (Use additional sheets as needed)

Tanks/ Holds <small>List multiple sources/tanks separately</small>	BW SOURCES				BW MANAGEMENT PRACTICES						BW DISCHARGES			
	DATE DD/MM/YY	PORT or LAT. LONG.	VOLUME (units)	TEMP (units)	DATE DD/MM/YY	ENDPOINT LAT. LONG.	VOLUME (units)	% Exch	METHOD (ER/FT/ ALT)	SEA HT. (m)	DATE DD/MM/YY	PORT or LAT. LONG.	VOLUME (units)	SALINITY (units)

Ballast Water Tank Codes: Forepeak = FP, Aftpeak = AP, Double Bottom = DB, Wing = WT, Topside = TS, Cargo Hold = CH, Other = O

6. RESPONSIBLE OFFICER'S NAME AND TITLE, PRINTED AND SIGNATURE:

INSTRUCTIONS FOR BALLAST WATER REPORTING FORM

(Please write in English and PRINT legibly.)

Is this an Amended Ballast Reporting Form?: Check Yes or No. Amendments should be submitted if there are any differences between actual ballast discharges and discharge information reported in a prior form. Please mark "Yes" if this form amends a previously submitted ballast reporting form.

SECTION 1. VESSEL INFORMATION

Vessel Name: Print the name of the vessel clearly.

IMO Number: Fill in identification number of the vessel used by the International Maritime Organization.

Owner: Write in the name of the registered owner(s) of the vessel. If under charter, enter Operator name.

Type: List specific vessel type. Use the following abbreviations: bulk (bc), ro-ro (rr), container (cs), tanker (ts), passenger (pa), oil/bulk ore (ob), general cargo (gc), reefer (rf). Write out any additional vessel types.

GT: What is the Gross Tonnage of the vessel?

Call Sign: Write in the official call sign.

Flag: Fill in the full name of the country under whose authority the ship is operating. No abbreviations please.

SECTION 2. VOYAGE INFORMATION

Arrival Port: Write in the name of your first port of call after entering the U.S. EEZ or St. Lawrence Seaway. No abbreviations. **Arrival Date:** Fill in the arrival date to the above port. Please use European date format (DDMMYY).

Agent: List agent used for current port.

Last Port: Fill in the last port at which the vessel called immediately before entering the U.S. EEZ.

No abbreviations please.

Country of Last Port: Fill in the last country at which the vessel called immediately before entering the U.S. EEZ.

No abbreviations please.

Next Port: Fill in the port at which the vessel will call immediately after departing the current port

("Current Port"="Arrival Port" above). No abbreviations please.

Country of Next Port: Fill in the country of "Next Port" at which the vessel will call immediately after current port. No abbreviations please.

SECTION 3. BALLAST WATER

Total Ballast Water on Board:

Volume: What was the total volume of ballast water on board upon arrival into the waters of U.S. EEZ? Do not count potable water.

Units: Please include volume units (m³, MT, LT, ST).

Number of Tanks in Ballast: Count the number of ballast tanks and holds with ballast as vessel enters waters inside the

United States EEZ.

Total Ballast Water Capacity:

Volume: What is the maximum volume of ballast water used when no cargo is on board?

Units: Please include volume units (m³, MT, LT, ST).

Total Number of Tanks on Ship: Count all tanks and holds that can carry ballast water (do not include tanks that carry potable water).

SECTION 4. BALLAST WATER MANAGEMENT

Total No. of tanks to be discharged: Count only tanks and holds with ballast to be discharged into waters inside the United States EEZ or into an approved reception facility. Count all tanks and holds separately (e.g., port and starboard tanks should be counted separately).

Of tanks to be discharged, how many Underwent Exchange: Count all tanks that are to be discharged into waters of the

Salinity: Document salinity of ballast water at the time of discharge, with units (i.e., specific gravity (sg) or parts per thousand (ppt)).

SECTION 6. TITLE AND SIGNATURE

Responsible officer's name and title (printed) and signature: Print name and title, include signature.



RESISTAS
MARINE & SAFETY
DEPARTMENT

REGIONAL OR SINGLE PORT REQUIREMENT

Region or port: River Plate Estuary, Argentina

Monitoring Authority: Argentine Maritime Authority

Ports affected: Argentinian ports in the River Plate estuary. (Note that Uruguay and Paraguay have been invited to adopt similar criteria, in order to achieve co-ordinated activity in the River Plate estuary)

Ships affected: Ships bound for Argentinian ports in the estuary of the River Plate.

Implementation Mandatory.

Date of start: 1999

Methods acceptable:

Ships on voyages from other countries must discharge, exchange or treat their ballast water before arriving at the outer limit of the River Plate..

Unwanted aquatic organisms or pathogens: Not specified.

Uptake control measures: Not specified.

Sampling required: Random, by Argentine Maritime Authority.

Records required: Ships must carry a ballast water management plan, in accordance with IMO Resolution A.868(20).

Procedures if en route management is not possible: Not specified.

Procedure if ballast water found to be unacceptable after sampling: Not specified

For further information refer to: Argentine Maritime Authority approved Order No. 7-98, entitled "Prevention of pollution by aquatic organisms in the ballast water of ships bound for Argentine ports in the estuary of the River Plate".

Ships should seek the latest information from their agents prior to arrival.

REGIONAL OR SINGLE PORT REQUIREMENT

Region or port: State of California, USA.

Monitoring Authority: California State Lands Commission

Ports Affected: All ports in the State of California (but see Port of Oakland for further legislation, page [...])

Ships Affected: All ships carrying ballast and arriving from outside the US exclusive economic zone (EEZ), except:

- Crude oil tankers engaged in US coastwise trade.
- Passenger ships equipped with systems that can kill aquatic species in ballast water, providing that the State Lands Commission has determined that the system is at least as effective as ballast water exchange, and that the system is operated as it was designed to be.

Implementation: Mandatory. A ship will be deemed to be in compliance if it fulfils the USCG regulations and IN ADDITION regards ballast water exchange in mid-ocean as mandatory.

Date of start: 1 January 2000. A ship will be charged a ballast water fee, once for each applicable voyage from outside the United States EEZ.

Methods acceptable:

- Ballast water exchange at sea, outside the EEZ, from an area not less than 200 nautical miles from any shore, and in waters more than 2,000 meters deep, before entering waters of the state.
- Environmentally sound processes approved by the Water Board.
- Retain the ballast water on board.
- Discharge the ballast water to an approved reception facility.

Unwanted aquatic organisms or pathogens: Not defined

Uptake control measures:

Minimise or avoid uptake in areas known to have infestations or populations of harmful organisms or pathogens, near sewage outfalls or dredging operations, where tidal flushing is known to be poor or when a tidal stream is known to be more turbid, in darkness when bottom dwelling organisms are known to rise in the water column, or where propellers may stir up sediment.

Sampling Required:

The California State Lands Commission may take samples of ballast water and sediment, and take other action to assess the compliance with prescribed requirements by any ship.

Records and reports required:

As required by USCG regulations (see page [58]), but in addition, a copy of the ballast water reporting form must be submitted separately by mail, fax or Email, to California State Lands Commission, Marine facilities Division, 330 Golden Shores Suite 210, Long Beach, California 90802, USA; fax 001 562-499-6444; Email bwform@slc.ca.gov

Procedure if en route management is not possible:

1. Retain ballast water on board
2. Discharge ballast water to an approved reception facility
3. Use an alternative method of ballast water treatment. The method must be approved by the California State Lands Commission before the ship begins the voyage and must be at least as effective as ballast water exchange.
4. Under extraordinary conditions ballast water may be discharged within an area agreed to by the California State Lands Commission at the time of the request.

Note. Unless the safety of the ship or crew would have been put at risk, ships that have not performed en route management may be required to leave the waters of the state to exchange, treat or manage the ballast water.

Procedure if ballast water found to be unacceptable after sampling: Not specified.

Further information: California Public Resources Code, Chapter 36. "Ballast Water Management For Control Of Non-indigenous Species".

REGIONAL OR SINGLE PORT REQUIREMENT

Region or Port: Port of Oakland, California, USA

Monitoring Authority: Port of Oakland

Ports Affected: San Francisco Bay including open waters within the port area of the City of Oakland.

Ships Affected: All ships calling at existing and future port terminal facilities.

Implementation: Mandatory reporting from 1 August 1999, mandatory ballast water management from 1 August 2000.

Date of Start: 1 August 1999

Methods acceptable:

- Ocean ballast water exchange occurring at least 200 miles offshore and outside the United States EEZ.
- An approved alternative treatment method (currently no methods have been approved)
- Proven compliance with the uptake control measures specified in sections 9.1.1 and 9.1.2 of the Annex to IMO Resolution A.868(20).

Note that ballast water originating from within 200 miles west of the coast of North America and between the southern tip of Baja California and the northern tip of Alaska does not require treatment, and the reporting form shown on page (..) is to be used.

Unwanted aquatic organisms or pathogens: Not defined

Uptake control measures: As listed in IMO resolution A.868(20).

Sampling required: In addition to any sampling required by the USCG compliance programme, sampling by Port of Oakland authorities will be required if no ballast water reporting form is filed with the Oakland Port Wharfinger.

Records and reports required:

Ships with ballast tanks and arriving from outside the United States or Canada EEZ must comply with USCG regulations (see page [58]) and, in addition, before or during each call, provide a separate copy of the US Coast Guard ballast water reporting form to the Chief Wharfinger by fax. (001-510-839-6899) , by Email, (dadams@gw.portoakland.com) or mail to 530 Water Street, Oakland, CA 94607, USA. If Oakland is not the first port in the USA, then a copy of the form submitted at the first port is required. Additionally, ships with ballast tanks and arriving from ports on the coast of North America between the southern tip of Baja California and the northern tip of Alaska, or with ballast water that was taken on board within 200 miles of the coast should use the Coastal Ballast Water Reporting Form. For ships able to use the Internet, this second form can be completed and sent on-line using <http://www.portofoakland.com>.

Before 31 December of each year, operators or owners of ships using the port facilities must provide the port with the ships' current ballast water management policy or policies.

Procedure if en route management is not possible:

Unless due to stress of weather, ship stability or hull stress concerns, no ballast water can be discharged in waters of the Port of Oakland.

Procedure if ballast water found to be unacceptable after sampling: Ballast water may not be discharged.

For further information:

Contact Mr. Gary Hallin, manager, customer services, Port of Oakland. Telephone 001-510-272-1305, fax 001-510-839-6899, Email ghallin@gw.portoakland.com.

REGIONAL OR SINGLE PORT REQUIREMENT

Region or Port: Orkney Islands, United Kingdom

Monitoring Authority: Orkney Islands Council

Ports affected: Scapa Flow, 58°50'23"N; 03°06'25"W.

Ships affected: All ships wishing to discharge ballast at Flotta Terminal.

Exemptions - Liquefied gas carrying tankers.

Implementation: Mandatory application.

Date of start: Prior to 1998

Methods acceptable: Discharge to shore reception facilities. Ballast water treatment plant has capacity to receive 40,000 barrels per hour.

Unwanted aquatic organisms or pathogens: Not defined.

Uptake control measures: None specified.

Sampling required: None

Records required: Not specified

Procedures if en route management is not possible:
Not applicable

Procedure if ballast water found to be unacceptable after sampling:
Not applicable

For further information refer to: Flotta Terminal Port Information Book, issued by Elf Exploration UK plc.

Note: Ballast from liquefied gas carrying tankers may be discharged into Scapa Flow if it has been taken on board within 24 hours, and at least 12 miles from shore. The master must provide the Harbour Authority with signed advice stating date, time and positions between which ballasting operations were carried out, quantity of ballast and tanks in which it is contained. Ballast samples will be taken by authorities to assess suitability for discharge.

REGIONAL OR SINGLE PORT REQUIREMENT

Region or Port: Vancouver, Canada.

Monitoring Authority: Vancouver Port Authority.

Ports affected: Vancouver, Nanaimo and Fraser River, British Columbia, Canada.

Ships affected: All ships destined to arrive at above ports in ballast condition.

Implementation: In addition to mandatory reporting requirements of Transport Canada (see p.[54]), ballast water management procedures are mandatory.

Exemptions:

- ships wishing to discharge less than 1000 metric tonnes;
- Ships arriving from West Coast of USA (North of Cape Mendocino), Canada and Alaska if the ballast water to be discharged originated from these waters;
- stress of weather;
- stability or hull stress concerns.

Date of start: 1st January 1998.

Methods acceptable:

Ballast water exchange in mid ocean prior to entering Canadian waters.

Unwanted aquatic organisms or pathogens: Nothing additional to Canadian controls.

Uptake control measures: Nothing additional to Canadian controls.

Sampling required: Nothing additional to Canadian controls.

Reports and records required: Harbourmaster representative will require to see one of the following: an entry (in English) in the logbook, an abstract of the logbook entry, or other formal record (company or administration). It must include position of exchange (latitude and longitude), place where original ballast was taken on, amount of ballast on board, ballast tanks which have had water exchanged; details if ballast water management was not performed (stress of weather, stability or hull stress concerns).

The record can be sent to the relevant harbourmaster's office at: Vancouver (001 604 665 9099), Nanaimo (001 250 753 4899) or Fraser River (001 604 524 1127), or passed to the harbourmaster's patrol staff after arrival.

After implementation of national requirements (see "Canada"), this need will be met by a copy of the ballast water reporting form that must be sent to Western Canada VTS (WESTREG)

Procedures if en route management is not possible:

No ballast water to be discharged into harbour until samples have been taken and analysed by harbourmaster representative.

Procedure if ballast water found to be unacceptable after sampling:

Retention on board, or departure from port and exchange of ballast in outgoing current of the north side of the Strait of Juan de Fuca, west of Race Rocks. .

For further information refer to: Vancouver Port Authority announcement, dated 10th February 1997. This will be superceded by the implementation of Canadian Ballast Water Guidelines, Annex II, in 2000. Contact the Harbour Master by telephone (001 604 665 9086), facsimile (001 604 665 9099) or E-mail (harbour-master@portvancouver.com).

BALLAST WATER REPORTING FORM

IS THIS AN AMENDED BALLAST REPORTING FORM? YES ☐ NO ☐

1. VESSEL INFORMATION

2. VOYAGE INFORMATION

3. BALLAST WATER USAGE AND CAPACITY

Vessel Name:	Arrival Port:		Specify Units Below (m ³ , MT, LT, ST)		
IMO Number:	Arrival Date:		Total Ballast Water on Board:		
Owner:	Agent:		Volume	Units	No. of Tanks in Ballast
Type:	Last Port:	Country of Last Port:			
GT:			Total Ballast Water Capacity:		
Call Sign:	Next Port:	Country of Next Port:	Volume	Units	Total No. of Tanks on Ship
Flag:					

4. BALLAST WATER MANAGEMENT

Total No. Ballast Water Tanks to be discharged:

Of tanks to be discharged, how many:

Underwent Exchange:

Underwent Alternative Management:

Please specify alternative method(s) used, if any:

If no ballast treatment conducted, state reason why not:

Ballast management plan on board? YES ☐ NO ☐

Management plan implemented? YES ☐ NO ☐

IMO ballast water guidelines on board (res. A.868(20))? YES ☐ NO ☐

5. BALLAST WATER HISTORY: Record all tanks to be deballasted in port state of arrival; IF NONE, GO TO #6 (Use additional sheets as needed)

Tanks/ Holds <small>List multiple sources/tanks separately</small>	BW SOURCES				BW MANAGEMENT PRACTICES						BW DISCHARGES			
	DATE DD/MM/YY	PORT or LAT. LONG.	VOLUME (units)	TEMP (units)	DATE DD/MM/YY	ENDPOINT LAT. LONG.	VOLUME (units)	% Exch	METHOD (ER/FT/ ALT)	SEA HT. (m)	DATE DD/MM/YY	PORT or LAT. LONG.	VOLUME (units)	SALINITY (units)

Ballast Water Tank Codes: Forepeak = FP, Aftpeak = AP, Double Bottom = DB, Wing = WT, Topside = TS, Cargo Hold = CH, Other = O

6. RESPONSIBLE OFFICER'S NAME AND TITLE, PRINTED AND SIGNATURE:

BALLAST WATER HANDLING LOG
Record of ballast water management on board

Ship Port of Registry IMO number

[illegible]

Narrative record of events related to ballast water management on board

Record here events which are relevant to ballast management, and which will be of interest to quarantine officers, such as sediment removal during drydock, or tank flushing at sea. Each entry should be completed with the signature and rank of the officer making the entry.

[illegible]

AVAILABILITY OF NON-SCANNABLE ITEMS

USCG-2003-14273-9
Docket / Document Number

Name / Description of Item(s) non-scannable

3 LARGE CHARTS (NON-SCANNABLE)

MAY BE VIEWED IN USCG -
ENVIRONMENTAL STANDARDS DIVISION
202-267-1744

Agency / Office Name / Room Number / Contact Person {if any}

DURING THE HOURS OF 8:00am – 4:00pm

(WP5.x; R:\uscanwp)